Микола Азаров:
"У жодній бюджетній сфері зменшення зарплати не буде"

3 стор.

Про синоптиків, зміни клімату та "чайок у бушлатах"

8 стор.

Крила України

На варті неба України!

Друкований орган Міністерства оборони України

www.krula.com.ua

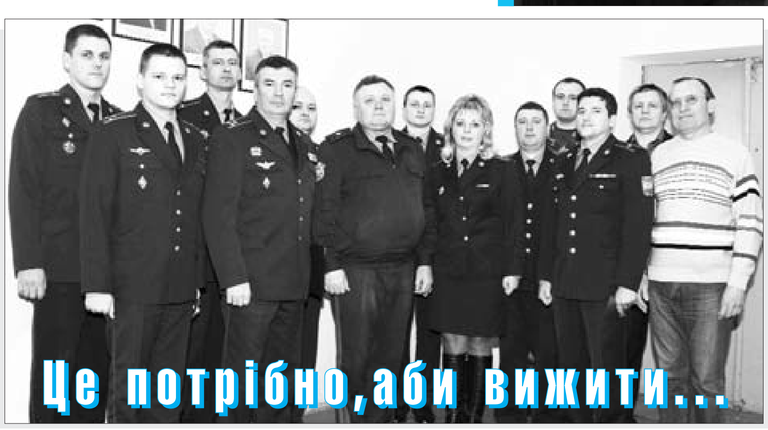
№12 (675) 18 – 22 березня 2013 року

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ



"...Нова концепція розвитку та реформування системи медичного забезпечення не порушить жодну конституційну норму"

2 стор.



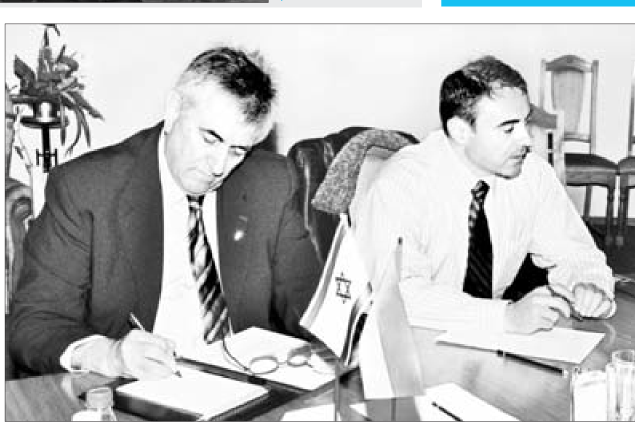
Це потрібно, аби вижити...

9 стор.

Служба за контрактом: є бажаючі?!



6 стор.



Ізраїльська компанія пропонує Tactix

18 березня у Вінниці в авіаційній бригаді транспортної авіації відбулася робоча зустріч представників Командування Повітряних Сил Збройних Сил України з делегацією ізраїльської компанії Astronautics C.A.Ltd, що спеціалізується на виробництві авіоніки для літаків та вертольотів, у тому числі багатофункціональних індикаторів та бортових обчислювачів.

Робочу групу Командування виду, до якої увійшли представники Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України, очолював головний інженер авіації Повітряних Сил – начальник управління головного інженера авіації Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковник Петро Скоренький.

Іноземну делегацію представляв віце-президент з маркетингу та розвитку бізнесу компанії Astronautics C.A.Ltd пан Яхезкель Гох. Тема, що виносилась на порядок денний, стосувалася обговорення можливостей встановлення на один із літаків авіаційної військової частини тестового обладнання тактичної системи Tactix у 2013 році.

Після проведення в авіаційній військовій частині брифінгу-презентації для іноземної сторони щодо льотно-технічних можливостей літака Ан-26, сторони планують обговорити питання щодо технічних можливостей та особливостей встановлення системи Tactix на зазначений тип літака.

“...Нова концепція розвитку та реформування системи медичного забезпечення не порушить жодну конституційну норму”

Днями Міністр оборони України Павло Лебедєв з робочою поїздкою відвідав Вінницький гарнізон. У ході візиту, зустрівшись із керівним складом Командування Повітряних Сил Збройних Сил України та офіцерами бойового управління, керманич оборонного відомства ознайомився зі станом справ у найпотужнішому виді українського війська.

Після огляду казарми окремої бази забезпечення Міністр оборони України Павло Лебедєв провів зустріч з генералами та офіцерами Командування ПС та керівним складом військових частин гарнізону. Міністр оборони України розповів про хід майбутнього реформування війська, про реорганізацію системи освіти, військкоматів, підрозділів охорони баз, складів та арсеналів, на які у рік витрачається близько 6-ти мільярдів гривень. А це саме ті кошти, які необхідно витрачати на модернізацію авіації, бойову підготовку Повітряних Сил, ремонт техніки і озброєння.

Керівник військового відомства акцентував увагу генералів та офіцерів, що на засіданні Кабінету Міністрів України розглянуто питання підвищення грошового забезпечення військовослужбовців Збройних Сил України. Вже з першого квітня цього року і до першого вересня наступного диспропорції у грошовому забезпеченні військовослужбовців поетапно будуть вирівняні. Крім того, Павло Лебедєв додав, що готується проект, відповідно до якого будуть заохочуватися відмінники бойової підготовки. Зокрема, на 2013 рік за цією програмою буде виділено 40 мільйонів гривень. Це стосуватиметься усіх видів ЗС України.

Цього ж дня Міністр оборони України Павло Лебедєв відвідав Військово-медичний клінічний центр Центрального регіону, де ознайомився з його життєдіяльністю та оглянув центр аерокосмічної медицини. У ході зустрічі з колективом військового лікувального закладу, представниками міських та обласних ветеранських організацій він поділився своїми поглядами щодо майбутнього військової медицини.



За словами керівника військового відомства сьогодні поширено чимало чуток фактично навколо кожного військового лікувального закладу. Це спричиняє занепокоєння громадськості та ветеранських організацій стосовно подальшої долі військової медицини та гарантованого рівня медичної допомоги.

– Моя позиція у цьому питанні однозначна – нова концепція розвитку та реформування системи медичного забезпечення не порушить жодну конституційну норму щодо надання медичної допомоги військовослужбовцям, пенсіонерам Збройних Сил України, ветеранам та інвалідам, – зазначив Міністр оборони Павло Лебедєв.

Керівник військового відомства додав, що ситуація стосовно військово-медичного клінічного центру Центрального регіону, що у Вінниці, надумана, жодних підстав щодо його реформування, скорочення немає. Військовослужбовці, пенсіонери Міністерства оборони України та ветерани Збройних Сил зможуть отримувати тут висококісну як медичну допомогу, так і санаторно-курортне лікування.

– Реформа Збройних Сил націлена на створення нової моделі українського війська – добре підготовленого та соціально захищеного, – наголосив Міністр оборони України Павло Лебедєв.

Сергій Фурдик.

СОЦІАЛЬНА СФЕРА

З прицілом на розширення

Про подальше поліпшення діяльності лікарів у погонах йшлося під час робочої зустрічі керівників ветеранських та громадських організацій з командуванням Військово-медичного клінічного центру Північного регіону, що у Харкові. До обговорення приєдналися член Громадської ради при Міністерстві оборони України, голова Всеукраїнської громадської організації імені Миколи Пирогова полковник медслужби у відставці Олександр Малиш, голова Харківської обласної спілки ветеранів України Анатолій Хіневич та інші.

– Одразу ж зауважу, що наш медичний центр, більш відомий всім як харківський госпіталь, й надалі існуватиме та розвиватиметься. Ми на 100% укомплектовані медпрепаратами та необхідною апаратурою. Замість скорочення, ми навпаки – розгортатимемося. Приміром, незабаром відкриватимемо нове відділення сестринського догляду, де обслуговуватимуться самотні військові чи малозабезпечені громадяни, у яких вдома немає належних умов для амбулаторного лікування. Вважаю, це буде важливим кроком уперед в плані виконання соціальних реформ, – повідомив начальник ВМКЦ полковник медичної служби Віктор Поліщук.

Окрім збільшення кількості структурних підрозділів медичного центру, в числі своїх перемог військові лікарі назвали розширення кола пацієнтів. Останнє стане можливим за рахунок заведення медичних карток у ВМКЦ на діючих та колишніх працівників Державної прикордонної служби України, Внутрішніх військ МВС та інших силових структур.

Запорукою впровадження усіх нововведень офіцер назвав збільшення кола медичних послуг на платній основі для цивільних пацієнтів, які наповнюють спеціальний фонд установи. Якщо у 2012 році на спеціальний рахунок ВМЦК надійшло понад 5 мільйонів гривень, то цього року військові лікарі орієнтуються вже на 7 мільйонів гривень. Усі надходження підуть на закупівлю нового сучасного обладнання, медпрепаратів тощо.

– Ми залишилися задоволеними від нинішніх та майбутніх позитивних змін в роботі медичного персоналу центру. Натомість, деякі труднощі щодо надання лікувальних послуг, особливо у віддалених куточках регіону, такі залишаються. Тому на початку квітня ми зберемося знову, аби окреслити шляхи розв’язання нагальних проблем. На цю зустріч, сподіваюся, прийдуть й керівники профільних структур Харківської обласної державної адміністрації та командування Харківського гарнізону, – зауважив голова Харківської обласної спілки ветеранів України Анатолій Хіневич.

Дмитро Горбунов. м.Харків.

ГРОМАДСЬКА ПРИЙМАЛЬНЯ

На регіональному рівні

На базі Харківського обласного військового комісаріату 1 квітня відкриють Регіональну громадську приймальню Міністра оборони України. Таким чином, будь-хто з діючих чи колишніх військовослужбовців, членів їхніх сімей, а також інші громадяни зможуть отримати правову допомогу, звернутися до очільника оборонного відомства, не виїжджаючи за межі регіону.

Так, після успішної роботи регіональних представництв Міністра оборони у Львові, Донецьку, Чернігові, Києві та Севастополі, прийнято рішення про запровадження такої практики в усіх областях країни. Тому з 1 квітня, окрім Харкова, приймальні запрацюють у Житомирі, Рівному, Дніпропетровську та Одесі, а до початку жовтня вони з’являться й в інших обласних центрах.

Керівником Регіональної громадської приймальні Міністра оборони України в Харкові призначено помічника військового комісара Харківського обласного військового комісаріату майора юстиції Володимира Новикова.

– На даний час ми вже затвердили список членів нашого утворення, до якого увійшли представники ветеранських та громадських організацій. Днями завершиться підготовка двох приміщень, де ми працюватимемо з людьми, а також сертифікація технічних засобів та телефону гарячої лінії. Із проблемних питань до нас звертатимуться як особисто, так і через електронну чи звичайну пошту, – зауважив військовий юрист.

За словами командування Харківського гарнізону, робота Регіональної громадської приймальні Міністра оборони України значно поліпшить морально-психологічний стан серед населення, зокрема ветеранів і молоді, та надасть можливість більш оперативно й ефективно реагувати на звернення людей.

Регіональна громадська приймальня Міністра оборони України у Харкові розташовуватиметься за адресою: 61052, місто Харків, вулиця Кацарська, 56, кімната № 119. телефон (057) 780-41-59. Контактна особа: майор юстиції Новиков Володимир Анатолійович. Робота телефону гарячої лінії та прийом громадян здійснюються: щодня, окрім суботи та неділі, з 9:00 до 18:00, перерва з 13:00 до 14:00.

Дмитро Горбунов. м.Харків.

ОФІЦІЙНО

З 1 квітня 2013 року збільшено щомісячну додаткову грошову винагороду

Постановою Кабінету Міністрів України від 13 березня 2013 р. № 161 внесено низку змін до постанови Кабінету Міністрів України від 22 вересня 2010 р. № 889 “Питання грошового забезпечення окремих категорій військовослужбовців Збройних Сил, Державної прикордонної служби, внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ та осіб начальницького складу органів і підрозділів цивільного захисту Міністерства надзвичайних ситуацій”.

Зокрема, вищезазначеною Постановою її назва викладена у наступній редакції: “Питання грошового забезпечення окремих категорій військовослужбовців Збройних Сил, Державної прикордонної служби, внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ та осіб начальницького складу органів і підрозділів цивільного захисту Державної служби надзвичайних ситуацій”.

Крім того, постановою Кабінету Міністрів передбачено:

1. Установити щомісячну додаткову грошову винагороду:

1) військовослужбовцям (крім військовослужбовців строкової військової служби), які займають посади у Військово-Морських Силах Збройних Сил та Морській охороні Державної прикордонної служби, посади у військових частинах, підрозділах, закладах, установах та організаціях Збройних Сил (за переліком згідно з додатком), посади наземних авіаційних спеціалістів, що забезпечують безпеку польотів літаків та вертольотів, у військових частинах і підрозділах Повітряних Сил та Сухопутних військ Збройних Сил, посади у військових частинах і підрозділах високомобільних десантних військ та спеціального призначення Збройних Сил, і військовослужбовцям (крім військовослужбовців строкової військової служби) льотного складу Збройних Сил, внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ та Державної прикордонної служби — у розмірі, що не перевищує місячне грошове забезпечення;

2) військовослужбовцям Збройних Сил (крім тих, що зазначені у підпункті 1 цього пункту, та військовослужбовців строкової військової служби):

з 1 квітня 2013 р. — у розмірі, що не перевищує 20 відсотків місячного грошового забезпечення;

з 1 вересня 2013 р. — у розмірі, що не перевищує 40 відсотків місячного грошового забезпечення;

з 1 січня 2014 р. — у розмірі, що не перевищує 60 відсотків місячного грошового забезпечення;

з 1 квітня 2014 р. — у розмірі, що не перевищує 80 відсотків місячного грошового забезпечення;

з 1 липня 2014 р. — у розмірі, що не перевищує місячне грошове забезпечення;

3) особам начальницького складу, які проходять службу на посадах льотного складу органів і підрозділів цивільного захисту Державної служби з надзвичайних ситуацій, — у розмірі, що не перевищує місячне грошове забезпечення.”

Цією ж Постановою Міністерству оборони визначено забезпечити здійснення видатків, пов’язаних з набранням чинності цією постановою (в межах видатків на оплату праці, передбачених Міністерству в Державному бюджеті України на 2013 рік), а Міністерству фінансів (під час підготовки проекту закону про Державний бюджет України на 2014 рік) передбачити видатки на поступове підвищення щомісячної додаткової грошової винагороди військовослужбовцям Збройних Сил до розміру, що не перевищує місячне грошове забезпечення.

www.mil.gov.ua

ПОЗИЦІЯ



Віктор Янукович: “Системні реформи в Україні сприятимуть підписанню Угоди про асоціацію з ЄС”

Системні реформи, що проводяться в Україні, та реалізація комплексних програм з Європейським Союзом сприятимуть підписанню Угоди про асоціацію з ЄС під час саміту Східного партнерства, який відбудеться у листопаді у Вільнюсі. Як повідомляє офіційний веб-портал Глави держави, про це Президент України Віктор Янукович заявив під час зустрічі з представниками Наглядової ради Ялтинської європейської стратегії.

– Я сподіваюся, що цього року на Вільнюському саміті буде підписана Угода про асоціацію і створення зони вільної торгівлі з Європейським Союзом, – зазначив Глава держави.

За словами Віктора Януковича, зміцнення верховенства права, незалежності судочинства є незмінним пріоритетом України. “Мені приємно відзначити, що пан Кваснєвський у цьому бере дуже активну участь. Наша активна співпраця наповнена змістом. Сприяння реалізації євроінтеграційного курсу з боку Ялтинської європейської стратегії для України є дуже суттєвим, і ми це цінуємо”, – наголосив Президент.

Він додав, що кожного року під час заходів Ялтинської Європейської стратегії Україна крок за кроком наближається до своєї мети – інтеграції до ЄС.

Голова Наглядової ради Ялтинської європейської стратегії Александр Кваснєвський, у свою чергу, подякував Президенту України за багаторічну співпрацю з організацією. За його словами, 2013 рік повинен стати історичним у розвитку відносин між Україною та ЄС. “Я думаю, що підписання Угоди про асоціацію та зону вільної торгівлі на Саміті у Вільнюсі в листопаді повинно стати проривом не тільки для українсько-європейських стосунків, це буде історичний момент і для Європи, і для України. Це може багато що змінити”, – зазначив А.Кваснєвський.

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ

Микола Азаров: “У жодній бюджетній сфері зменшення зарплати не буде”



Прем’єр-міністр України Микола Азаров на прес-конференції для центральних, регіональних та іноземних засобів масової інформації заявив, що в Україні ні про яке зменшення заробітної плати у бюджетній сфері не може бути й мови.

– Ніякого зменшення заробітної плати не буде: не тільки в ТРК, а й у жодній бюджетній сфері, – у цьому запевнив Микола Азаров, відповідаючи на запитання журналістів стосовно запровадження Держкомтелерадіо програми оптимізації державних телерадіокомпаній, що передбачає скорочення територій мовлення, кількості працівників і зменшення заробітної плати, у зв’язку зі скороченням на 2013 рік бюджетного фінансування.

В рамках спілкування з представниками ЗМІ, Микола Азаров повідомив, що Урядом завершено розробку програми активізації розвитку економіки України на 2013-2014 роки.

– Уряд завершив роботи, і буквально в найближчі день-два я підпишу доопрацьовану постанову Уряду щодо активізації розвитку економіки у 2013-2014 роках. Це, по суті, програма нової індустріалізації країни. Це крупна, серйозна програма, яка передбачає залучення у процеси модернізації країни майже 400 мільярдів гривень інвестиційних ресурсів”, – відзначив Микола Азаров.

Він додав, що відповідні кошти будуть залучені під державні гарантії. Глава Уряду зауважив, що в найближчі 2 роки близько 50 млрд грн буде направлено на підтримку перспективних галузей розвитку економіки.

ВІТЧИЗНЯНИЙ ОПК

У Верховній Раді зареєстровано законопроект, направлений на вирішення проблеми “Укроборонпрому”

У Верховній Раді України зареєстровано законопроект № 2511 “Про внесення змін до Податкового кодексу України” (щодо питань оподаткування підприємств оборонно-промислового комплексу)”, направлений на вирішення проблеми заборгованості підприємств ОПК, які включені до складу Державного концерну “Укроборонпром”. Про це повідомляє офіційний веб-портал Верховної Ради України.

У пояснювальній записці до документу йдеться ,що метою законопроекту є сприяння поліпшенню фінансового становища державних підприємств ОПК, в тому числі казенних підприємств, які включені до складу ДК “Укроборонпром” та після збитків минулих періодів виходять із кризового стану. Ним передбачено впровадження механізму нарахування та сплати підприємствами ДК “Укроборонпром” податку на прибуток з урахуванням збитків минулих періодів.

Згідно пояснювальній записці прийняття означеного законопроекту дозволить підприємствам ДК “Укроборонпром”, що мали збитки станом на 01.01.2012, зменшити суми заборгованості перед бюджетом та отримати прибуток, за рахунок якого покрити збитки і збільшити суму надходжень до бюджету зі сплати податку на прибуток за 2013 рік до 25,0 млн грн.

НАШЕ – НАЙКРАЩЕ

Українські Ан-140 підтвердили характеристики в умовах Якутії

Уряд Республіки Саха (Якутія) просить федеральну владу Росії ухвалити рішення про прискорення темпів виробництва регіональних вантажопасажирських літаків Ан-140, які затребувані в регіоні. Як повідомляє “Укрінформ”, про це заявили в управлінні прес-служби і інформації президента та уряду Республіки Саха за результатами конференції “Підсумки експлуатації літаків Ан-140 у ВАТ “Авіакомпанія “Якутія”. Шляхи вдосконалення післяпродажного обслуговування, модернізації і розробки державних заходів”.



“Уряд Республіки Саха (Якутія) неодноразово звертався до федеральних органів виконавчої влади щодо відновлення серійного виробництва літака Ан-140 для потреб цивільної авіації, а також щодо можливості вирішення питання з розміщення консолідованого замовлення літака Ан-140 регіонами Російської Федерації. Наразі, незважаючи на зацікавленість Республіки Саха (Якутія) в подальшій реалізації проекту Ан-140, рішення не ухвалене”, – сказав під час конференції заступник голови уряду Республіки Саха (Якутія) Анатолій Скрибикін.

Він також підкреслив, що літаки Ан-140 повністю підтвердили свої льотно-технічні характеристики в умовах низьких температур та експлуатації на грунтових аеродромах.

ukrspecexport.com

КООПЕРАЦІЯ

“ФЕД” поставлятиме обладнання для індійських літаків

Харківський машинобудівний завод “ФЕД” буде поставляти обладнання для літаків військової і цивільної авіації Індії. Про це повідомив головний інженер підприємства Валерій Фадєєв, передає “Укрінформ”.

– З Індією ми підписали два контракти місяць тому. Це довгострокові контракти. Тобто, виготовлення обладнання буде тривати на заводі до 2015 року”, – сказав В.Фадєєв.

За його словами, йдеться про виготовлення та поставку паливорегулюючого та гідрообладнання для військових літаків марки “Су” і “МіГ”, а також літаків цивільної авіації. Крім того, фахівці заводу здійснюватимуть ремонтні роботи на індійських літаках.

РОБОЧА НАРАДА

На порядку денному – причини аварійного пуску



15 березня 2013 року відбувся робочий візит Віце-прем’єр-міністра України Юрія Бойка на державні підприємства КБ “Південне” і ВО “Південний машинобудівний завод”.

В ході візиту було проведено робочу нараду з керівництвом КБ “Південне” і ВО “Південмаш”, в якому взяли участь голова ДКА України Юрій Алексєєв та заступник керівника Роскосмосу Олександр Лопатін.

Основне питання, розглянуте на нараді в КБ “Південне”, – причини аварійного пуску в лютому цього року ракети-носія “Зеніт-3SL” за програмою “Морський старт”. Були розглянуті результати попередніх досліджень, проведених в ході аналізу можливих причин аварійного пуску, і намічений термін отримання висновків роботи аварійної комісії – 4 квітня цього року.

У цеху головного складання “Південмашу” Віце-прем’єр-міністрові Юрію Бойку були представлені ракети-носії “Зеніт”, що виготовляються для пусків за програмами “Морський старт” і “Наземний старт”, а також новий висотехнологічний трактор ЮМЗ-8244.2М.

ОФІЦІЙНО

Рада директорів АТ “Мотор Січ” звільнила з посади голови В’ячеслава Богуслаєва

Рада директорів компанії “Мотор Січ” звільнила з посади голови ради директорів В’ячеслава Богуслаєва, повідомляє Комерсант-Україна з посиланням на систему розкриття інформації НКЦБФР.

Рішення прийнято 7 березня, заяву на звільнення пан Богуслаєв подав 4 грудня 2012 року. Тимчасово виконуючим обов’язки голови ради директорів призначений член ради Сергій Войтенко. Йому належить 0,00038% акцій “Мотор Січі”.

Пан Богуслаєв звільнився, оскільки не може суміщати посаду в компанії з роботою в парламенті, уточнив голова наглядової ради “Мотор Січі” Анатолій Малиш. Народним депутатом В’ячеслав Богуслаєв є з 2006 року, а раду директорів очолював протягом 18 років.

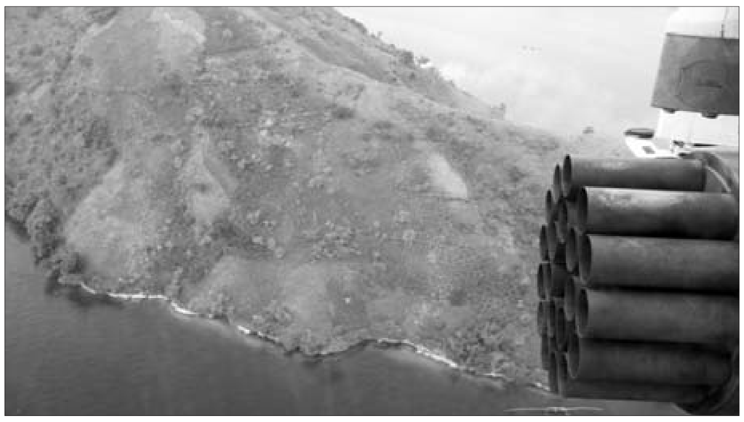
Партнери “Мотор Січі” не бачать проблем через звільнення пана Богуслаєва. “Він виконує закон, це нормально. Крім того, ніхто ж не забороняє вирішувати певні питання поза робочим часом”, – зазначив президент – генеральний конструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа.

В’ячеслав Богуслаєв залишається одним з найбільших акціонерів підприємства з пакетом акцій в 14,99%.

МИРОТВОРЧІСТЬ

На розвідку місцевості...

Українські миротворці 18-го окремого вертолітного загону Збройних Сил України продовжують виконувати завдання Місії ООН зі стабілізації у Демократичній Республіці Конго. З метою забезпечення та контролю ситуації на території в межах відповідальності вертолітного загону чотири екіпажі ударних вертольотів Мі-24 залучені до чергування та знаходяться в постійній готовності до вильоту.



Розпорядок дня вертолітного загону доволі напружений, адже після отримання команди від Керівництва Місії ООН до взльоту бойових машин у небо вертолітники мають всього сорок п'ять хвилин. Напередодні заступання на чергування з льотним та льотно-підйомним складом проводиться постановка завдань на наступний день та попередня підготовка до польотів. Тут екіпажі Мі-24 вивчають маршрути руху, метеорологічні дані, запасні аеродроми в районах виконання завдань, курс взльоту і посадки, висоту перевищення над рівнем моря. Також безпосередньо перед польотом командир окремого вертолітного загону полковник Володимир Пастухов віддає екіпажам передпольотні вказівки. Крім того з особовим складом проводяться тренування в кабінах вертольотів з дій екіпажів в разі виникнення особливих випадків в польоті.

Так, 20 березня один із екіпажів Мі-24 виконав завдання з розвідки місцевості та патрулювання території. Як розповів заступник командира загону з льотної підготовки підполковник Роман Дубинецький, політ проводився на максимальних висотах, від двох з половиною до трьох тисяч метрів. Протягом цього тижня українські миротворці вже здійснили п'ять польотних завдань Місії ООН. З початку виконання миротворчих завдань у ДР Конго екіпажі другої ротації 18-го окремого вертолітного загону Збройних Сил України виконали більше півтори сотні вильотів, провівши в африканському небі близько трьох сотень годин.

Віктор Шубец. ДР Конго.

ВІЗИТИ

Гарний початок двостороннього співробітництва



20 березня у Вінниці, в рамках п'ятиденного візиту до України, у Командуванні Повітряних Сил Збройних Сил України відбулася зустріч з командувачем Військово-повітряних сил Збройних сил Народної Республіки Бангладеш, маршалом авіації Мухамедом Енамул Барі, в ході якої було обговорено перспективні напрямки двостороннього військового співробітництва. В рамках двосторонніх переговорів командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Юрій Байдак ознайомив гостей з сучасним станом та перспективою розвитку Повітряних Сил Збройних Сил України.

Під час зустрічі іноземна сторона виказала зацікавленість і готовність розширювати співробітництво з Україною в авіаційні сфері. На завершення переговорів маршал авіації Мухамед Енамул Барі подякував за можливість відвідати Україну та ознайомитися з повсякденною діяльністю Повітряних Сил, зауваживши, що ця зустріч є гарним початком для подальшого двостороннього військового співробітництва.

Відповідно до програми перебування іноземної військової делегації в Україні, 21 березня гості відвідали бригаду тактичної авіації, яка дислокується у Василькові, де ознайомилися з повсякденною діяльністю авіаційної військової частини.

Протягом наступних днів делегація Військово-повітряних сил Збройних сил Народної Республіки Бангладеш планує відвідати державні підприємства «Антонов», «Укрспецекспорт», «Завод 410 цивільної авіації», Запорізьке акціонерне товариство «Мотор Січ». Візит іноземної військової делегації в Україну триватиме до 23 березня.

Прес-центр Повітряних Сил.

НА ПОЛІГОНІ...

Під час відбиття повітряного противника...

Понад 40 курсантів факультету протиповітряної оборони Сухопутних військ Харківського університету Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба виконали навчальні стрільби з зенітної установки ЗУ-23-2.

Захід проводився на загальновійськовому полігоні окремої механізованої бригади 6-го армійського корпусу. Під час практичних занять курсанти відпрацювали питання відбиття нальоту повітряного противника.

Керівником стрільб було призначено полковника Сергія Коваленка.

– Результати, які продемонстрували курсанти, підтверджують, що вони готові діяти як професіонали. Також слід відзначити, що більшість курсантів, які були залучені до стрільб, уже неодноразово виконували бойові стрільби під час навчань на полігоні Державного науково-випробувального центру ЗС України "Чауда", – розповів полковник Сергій Коваленко.

За підсумками стрільб, у кращу сторону були відзначені курсанти Дмитро Сьома, Максим Попадюк, Микола Білоусов і Тарас Павлюк.



НАШІ В ЛІБЕРІЇ

У повітрі та на землі

В районі аеропорту м.Робертсфілд пройшло практичне тренування рятувальної парашутно-десантної групи 56-го окремого вертолітного загону Місії ООН у Ліберії, де командиром військовий льотчик 1 класу полковник Петро Пліс. Миротворці відпрацювали дії з безпарашутного десантування з вертольота Мі-8 за допомогою бортової лебідки.



Метою даного тренування було підготувати, навчити і провести практичне заняття з виконання спуску та підйому. Варто зазначити, що особовий склад українського миротворчого вертолітного загону в Ліберії з 2004 року 17 разів залучався до проведення пошуково-рятувальних операцій екіпажів та пасажирів вертольотів, команд кораблів, місцевого населення.

Рятувальники пройшли курс теоретичної та практичної підготовки на землі, під час якої було відпрацьовано весь алгоритм дій з виконання вправи десантування за допомогою спускового пристрою на сушу до тих, хто зазнав лиха, та надання необхідної їм допомоги.

– Існує три основні види десантування груп, – розповідає начальник пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби 56-го ОВЗ полковник Сергій Роміцин. – Це посадковий, у режимі висіння та парашутний. Цього разу миротворці відпрацювали вправи з режиму висіння вертольота Мі-8.

Для молодшого сержанта контрактної служби Микола Лісковоrо, котрий входить у склад рятувальної парашутно-десантної групи – військовослужбовця 8-го окремого полку спеціального призначення, за 11 років служби це його друга ротація. В 56-му ОВЗ Микола обіймає посаду начальника складу – старшого укладача парашутів. Саме він здійснює регламентні роботи, техогляд, ремонт парашутних систем, і входить в рятувальну парашутно-десантну групу

У складі парашутно-рятувальної групи брав участь у міжнародних навчаннях "Репід Трайдент-2012", під час яких здійснював десантування з парашутом та надавав допомогу умовно постраждалим, проводив евакуацію до військових медичних закладів. Під час навчань виконав парашутний стрибок з парашутною системою "Крило" на лісовий масив. Як розповідає миротворець, потрібно було самостійно знайти місце для безпечного приземлення, після чого виконати поставлені завдання. На сьогодні у військовослужбовця – 340 стрибків з парашутом.

Доброю практичною школою для контрактника були 8 місяців перебування в Республіці Ірак, де він обіймав посаду кулеметника БТР-80 розвідроти. А це постійні денні та нічні патрулювання, супроводження конвоїв. Саме на його ротацію припало виводити український контингент з Іраку. Пригадує молодший солдат Микола Лісковий марш, який вони здійснили з місця дислокації українських миротворців до Кувейту. З 5-ї ранку до 22-ї години були вони тоді в дорозі.

Руслан Лінник. Ліберія.

МЕТОДИЧНІ ЗБОРИ

Безпека праці – життя і здоров'я

У Навчально-методичному центрі з охорони праці, що діє на базі Житомирського військового інституту ім. С.П.Корольова Національного авіаційного університету відбулися триденні навчально-методичні збори з керівним складом військових частин Повітряних Сил Збройних Сил України, де експлуатуються об'єкти підвищеної небезпеки.

Захід, який організовано Відділом державного нагляду за охороною праці Міністерства оборони України, був спрямований на захист життя і здоров'я особового складу Збройних Сил України, створення безпечних умов праці та військової служби, запобігання травматизму під час виконання робіт тощо.

– Основна його мета – підвищення фахового рівня командирів військових частин щодо організації безпечної експлуатації об'єктів підвищеної небезпеки, які експлуатуються в Повітряних Силах, – підкреслив начальник служби охорони праці Командування Повітряних Сил підполковник Андрій Подпригорщук. – Це експлуатація вантажопідйомних кранів та підйомних механізмів, посудин, що працюють під тиском, в тому числі тих, що встановлені на озброєнні та військовій техніці.

Офіцер також зауважив, що учасники зборів отримали інформацію про нововведення у законодавстві з питань охорони праці, удосконалили рівень теоретичної підготовки щодо порядку організації допуску військовослужбовців Збройних Сил України до самостійного виконання робіт та організації підготовки до проведення технічних заходів з об'єктами підвищеної небезпеки.



Завершилися збори проведенням підсумкового заняття, де командири військових частин, відповідно до вимог законодавства з охорони праці, склали іспит за пройденими темами та отримали відповідне посвідчення.

Андрій Агєєв.



НА МАРШІ

Як стати професійним водієм

Армійська система підготовки водіїв і в нинішній час залишається найдієвішою та однією з кращих в країні. За місяць військові інструктори можуть зробити з шофера-початківця впевненого в своїх силах професіонала. Нещодавно допідготовка водіїв з числа військовослужбовців строкової служби завершилась в багатьох військових частинах Збройних Сил України. Проходила вона і в Галицько-Волинській радіотехнічній бригаді та Стрийському зенітному ракетному полку Повітряного командування “Захід”.



“Важко нині знайти серед новобранців такого водія, щоб і техніку любив, і вмів обслуговувати, і водив авто впевнено і акуратно, – каже помічник начальника автослужби старший лейтенант Андрій Марущак. – А якщо й є такий солдат, то як реально оцінити його вміння? Як довірити йому керувати багатотонними спеціальними машинами, не переконавшись, що в будь-якій ситуації він прийме правильне рішення? Тож проведення місячної допідготовки водіїв з числа солдатів – справа дуже потрібна і корисна. За цей час фахівці автомобільної служби нашої бригади мають зробити з солдата, який просто має посвідчення водія, справжнього професіонала. Такого шофера, якого не страшно відправити в найскладніший рейс. Відтак, кожний день насичений заняттями і тренуваннями. Водіїв вчать так, аби вони почували себе впевнено на дорозі і могли за потреби правильно визначити причини неполадок в автомобілі та усунути найпростіші з них. Курс допідготовки складається з теоретичних і практичних занять та виконання контрольних маршів. Жодних послаблень чи пропусків не допускається. На сто відсотків заходи допідготовки забезпечені пальним, тому всі їздять стільки, скільки треба. Під час теоретичної підготовки солдати слухають лекції з правил дорожнього руху, водіння автомобіля в складних погодних умовах, запобігання аварійних ситуацій, првильної та безпечної організації праці та відпочинку водія. Тут же хлопці доповнюють теоретичні знання практичним досвідом. В автопарку бригади вивчають будову автомобільної техніки, правила обслуговування та ремонту”.

Зараз в бригаді допідготовку пройшли півсотні водіїв. Усі вони прибули на курси з підрозділів бригади, які розташовані в різних областях західної України. Їхні штатні автомобілі – потужні КрАЗи, КамАЗи, “Урали” і ЗіЛи. В автошколах зазвичай вчать їздити на найменших вантажівках – ГАЗ-53. Тож до потужних військових машин вони підходять з пересторогою. “Спершу хлопці не вірять, що за місяць ми зробимо з них пристойних водіїв, однак в процесі навчання приходить зацікавленість, бажання якнайкраще опанувати матеріал та грунтовно вивчити техніку, – каже помічник начальника автослужби старший лейтенант Андрій Марущак, – наші фахівці вкладають у підготовку всю свою душу”.

В Стрийському зенітному ракетному полку до допідготовки водіїв залучили лише 9 солдатів. “Ми реально оцінили потреби і матеріальні можливості та зосередились на якості підготовки, – каже заступник командира полку з озброєння підполковник Андрій Широков. – Зазначу, що охочих взяти участь у допідготовці було чимало. Хлопці добре знають – подібні курси – неоціненні з точки зору набутого досвіду і професіоналізму. В цивільному житті мало хто би з них зміг пройти таку підготовку. Поперше, такі курси надзвичайно дороговартісні, по-друге, так вчити, як це роблять наші фахівці, навряд чи ще хтось зможе”.

Кандидатів Андрій Володимирович обирав дуже просто. Спершу поставив кожному солдату декілька питань щодо експлуатації автомобілів. Тих, хто пройшов теоретичний міні-іспит, посадив за кермо автомобіля. Кращі й приступили до навчання.

“Програма дуже насичена, – продовжує підполковник Андрій Широков, – щодня чимало теоретичних занять, які підкріплюються практикою. Перша вправа, до якої приступили курсанти, – маневр. Кожний водій наїздив 20 кілометрів. Наступна – групова підготовка – рух в колоні 20 кілометрів. Після цього всі водії виконали свій перший денний семидесятикілометровий марш. Він ніби здається найпростішим, та насправді є досить важким для молодих водіїв – даються взнаки хвилювання та відсутність досвіду. Далі – знову заняття на автодромі – водіння автомобіля обмеженими проїздами та подолання перешкод та загороджень. Після цих складних вправ – тридцятикілометрове водіння автомобіля дорогами та населеними пунктами. І нарешті – другий марш – нічний дев’яностокілометровий. На нього відводиться шість годин. Після першого маршу курсанти вже мають досвід і сміливіше сідають за кермо, та керування в нічних умовах вимагає максимальної зосередженості. Далі ми приступили до водіння по місцевості, тобто там, де доріг в принципі нема – в полях. Потім відпрацювали керування автомобілем у небезпечних дорожньотранспортних ситуаціях. Наприклад, водіння з пробитим колесом чи при певних несправностях автомобіля. І нарешті, вінець підготовки військового водія – виконання двохсотп’ятдесятикілометрового маршу за вісім годин. Водіїв ми підіймаємо по тривозі. Вони екіпіруються, готують техніку і починають марш. Варто зазначити, що це – не просто подолання сотень кілометрів. Під час маршу водії відпрацьовують чимало вправ. Це рух на маскувальному режимі, проїзд залізничного переїзду і дії водіїв при вимушеній зупинці на переїзді, рух колони без світла фар, але з підкузовним освітленням. Також автомобілі долають умовно заражені радіоактивними речовинами ділянки місцевості, звісно, в засобах індивідуального захисту, потім проводять дезактивацію своїх машин. Рухаються з використанням приладів нічного бачення, відпрацьовують способи витягання машин, що застрягли, та евакуацію пошкоджених машин. Ось так в загальних рисах виглядає підготовка водія для роботи в армії”.

Молоді водії пишаються тим, що вони пройшли таку допідготовку. Кажуть, це справжня чоловіча справа, яка може згодитися і після служби в армії. Солдат Іван Рушелюк ще до служби вирішив стати професійним шофером. Працював водієм на автотранспортному підприємстві. “Я думав, що у нас на підприємстві працюють найдосвідченіші водії, – ділиться враженнями Іван. – Та тут побачив, що таке досвід і вміння, що таке екстремальне водіння. Такої школи автомобільної майстерності годі знайти деінде”.

Після закінчення допідготовки у військовому квитку кожного учасника зроблений запис “Допідготовку пройшов і допущений до керування машиною” з присвоєнням кваліфікації водія третього класу”.

“Звичайно, нам хотілося б, аби ці водії уклали контракт і залишились служити в полку після завершення строкової служби, – каже підполковник Андрій Широков, – далі ми зробили би з них справжніх асів автомобільної справи. Сподіваємося, що невдовзі будуть створені конкурентні умови служби, і водії залишатимуться в полку, а не застосовуватимуть свої вміння на цивільних підприємствах”.

Владислав Назаркевич.
“Крила України”.

НА СТРИБКАХ...

Під куполом – самопочуття відмінне!

О 10 годині ранку група парашутистів-випробувачів Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України покинула літак Ан-26 на висоті 3200 метрів. Швидкість на десантуванні дорівнювала середній швидкості боліда Формули-1 – 220 кілометрів на годину. Одразу ж заспокою читача: на військовому аеродромі поблизу сонячної Феодосії пройшли планові стрибки з парашутом рятувальної парашутно-десантної групи Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України на чолі зі старшим парашутистом-випробувачем підполковником Ігорем Силою.



Наші “десантники” зовсім не хвилювалися. Адже інструктором екіпажу на борту літака Ан-26 був один з найдосвідченіших льотчиків-випробувачів України полковник Олександр Пахольченко! Але в небі на екстремалів чекав сильний мороз: температура була значно нижча мінус 10 градусів за Цельсієм. Через дев’ять секунд, наближаючись до землі, вони вже падали із швидкістю 50 метрів за секунду.

Але й це були не всі труднощі!

Біля землі пориви вітру сягали до 8 метрів в секунду. Це не перешкодило професіоналам вдало приземлитися, хоча й ускладнило збирання парашутів. А щоб не “потягнуло” – допомагали один одному.

У висотному десантуванні взяли участь і вертолітники. Зокрема, відомий випробувач вітчизняного модернізованого Мі-24ПУ1 полковник Віктор Лукіянчук. Адже льотний склад, як і фахівці рятувальної парашутно-десантної групи Центру, мають бути готові до будь-яких труднощів.

Що ж стрибати даремно?! Нашим випробувачам лише дай потренуватися! “Дорогою” до землі парашутисти виконали і деякі фігури повітряної акробатики, зокрема, склали так звану “платформу”. Цей елемент вимагає високого рівня володіння тілом в повітряному потоці. Нагадаю, що минулої осені повітряна команда випробувального Центру під керівництвом того ж самого підполковника Ігоря Сили, який, до речі, має близько 2500 стрибків, поставила свій особистий рекорд на цьому ж аеродромі, склавши повітряну фігуру з восьми осіб.



В планових стрибках взяла участь і єдиний парашутист-жінка Центру Олена Фоміна (430 стрибків). А щоб ускладнити програму, вона виконувала стрибок в парі з Віктором Лукіянчуком!

Під час стрибків підкорювачі п’ятого океану використали парашутні системи типу “крило”. У тому числі – і нещодавно прийняті на озброєння парашути “БАРС-С”.

Такі тренування екстремалам виконувати не уперше. Ось лише нещодавно вони закінчили випробовувати в різних режимах, на різних висотах і рекомендували до прийняття на озброєння вітчизняного війська парашутні системи “Статус СН”, запасний парашут ПЗ-81Ф і комплект безпарашутного десантування “Адаптер-М1”. І все це – наше, вітчизняне, Феодосійської фірми “Передові технології парашутобудування”!

– Це і емоційна стійкість, і почуття відповідальності, і самостійність у прийнятті рішень. Стрибки виробляють вміння швидко і чітко діяти у різних ситуаціях, в умовах обмеження за часом. Успіх залежить від чіткої і злагодженої роботи і парашутистів, і льотного та інженерного складу, – розповів досвідчений парашутист-випробувач Олександр Косигін. – Та головне – мети стрибків досягнуто. Порушень не було. Самопочуття відмінне!

Руслан Семенюк. Аеродром Кіровське.
Фото Олександра Косигіна.

Служба за контрактом: є бажаючі?!



У Збройних Силах України триває призовна кампанія “Весна-2013”, передостання, за планами оборонного відомства, для призову чоловіків на строкову службу. Керівництво держави не раз декларувало, що має наміри востаннє призивати юнаків до війська восени цього року. Далі армія повинна перейти на стовідсоткове комплектування військовослужбовцями за контрактом. Цьому має посприяти ряд соціальних преференцій, які останнім часом активно впроваджують для окремих категорій військовослужбовців.

На прикладі Вінницької області спробуємо розібратися в цьому питанні з допомогою заступника обласного військового комісара з призову підполковника Михайла Дзигаленка. Власне, днями Михайло Дмитрович виступив перед студентами Вінницького транспортного коледжу і детально ознайомив їх із усіма “за” і “проти” військової служби за контрактом. Забігаючи наперед, розкажу про результат цієї зустрічі. Із п’яти десятків студентів кожен п’ятий: хто на руці, хто у блокноті, а хто на мобілку, все ж записав телефон заступника воєнкома. А значить – не відкидає варіант подальшого працевлаштування у Збройних Силах.

Чим же зацікавив підполковник Дзигаленко молодих людей?

Почав з головного – грошового забезпечення. За його словами, нині контрактник першого року служби отримує трохи більше півтори тисячі гривень. Але це контрактник, так би мовити, “старого зразка”. У частинах, які перейшли на подвійне грошове забезпечення військовослужбовці за контрактом отримують значно більше. До кінця року згадані частини будуть повністю укомплектовані цією категорією військовослужбовців. Передусім, це з’єднання, частини та установи, які дислокуються на Кримському півострові, а також льотно-підйомний склад авіаційних бригад, спецпризначенці, десантники та інші визначені категорії.

До слова, Міністр оборони України Павло Лебедєв, який минулого тижня перебував з офіційним візитом на Вінниччині, запевнив військовослужбовців гарнізону, що диспропорція у грошовому забезпеченні згодом



зникне, адже 13 березня цього року Кабінет Міністрів України прийняв Постанову про поетапне підвищення “преміальних” для решти категорій військовослужбовців, і вони таки отримуватимуть “подвійну зарплату”.

Про це і наголошував у своєму виступі Михайло Дзигаленко.

– Силоміць до війська тепер ніхто нікого не тягне, – зазначив він. – Ми пропонуємо вам стабільну роботу, більш-менш добре оплачувану. Адже солдат-контрактник першого року служби отримуватиме від 3370 до 3540 грн., старший солдат – 3590 – 3770 грн., командир відділення 4060 – 4770. Міжіншим, ці суми дорівнюють нинішній зарплаті старших офіцерів, – підкреслив Михайло Дмитрович.

Крім того, кожен, хто одягне однострій і складе присягу на вірність українському народу, безкоштовно лікуватиметься у медичних закладах Міністерства оборони, матиме можливість відпочивати у санаторно-курортних установах відомства за 25 відсотків від вартості путівки, при цьому отримуючи грошову допомогу на оздоровлення.

Загалом держава гарантує такий соціальний пакет: грошове, речове, медичне забезпечення, санаторно-курортне лікування, державне страхування, соціальний та правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей. Є ще одна цікава державна гарантія – забезпечення житлом, однак близько півсотні тисяч безквартирних навряд чи назвуть її “гарантією”. Втім, стати у чергу на житло все ж, не завадить.

Відповідаючи на запитання студентів, підполковник Михайло Дзигаленко розповів і про комплектування строковиками. Це для тих, хто хоче скочити в крайній вагон, аби за рік служби здобути військовий квиток для подальшого працевлаштування в силових структурах чи в державних органах самоврядування.

– Цієї весни маємо замовлення на 450 чоловік, – розповідає підполковник Дзигаленко. – Для вінницької області це найменший показник за останні роки, адже минулого року ми призивали не менше тисячі юнаків. Тому потрапити у строковики сьогодні непросто. Треба мати відмінні антропометричні дані, бездоганне здоров’я, відповідну освіту. Для контрактників, до речі, вимоги доволі м’які у цьому відношенні.

Тож від Вінницької області на строкову службу потрапить усього 450 молодих людей і лише 220 – у Збройні Сили. Решта 190 та 40 чоловік поповнять ряди Внутрішніх військ МВС України й Державної служби транспорту відповідно.

На осінь 2013 року потреба буде ще меншою. Тож єдина альтернатива для тих, хто вирішив пов’язати свою долю із захистом Вітчизни, одна – підписувати контракт. Тим паче зробити це через рік-два буде ще складніше, адже військо скорочується, а грошове забезпечення поступово зростає.

Ще один з плюсів контрактної служби – це можливість безкоштовного заочного навчання у визначених вищих навчальних закладах. Таке право надається лише після проходження першого трирічного контракту. Крім того, за рахунок держави контрактники можуть навчатися на спеціалізованих курсах та курсах іноземної мови.

– Не забувайте, що захист Вітчизни – почесна та гідна професія для кожного чоловіка, – підсумував підполковник Михайло Дзигаленко. – Якщо ви романтик у серці, мужній чоловік, мрієте про стабільність та забезпечене життя, бажаєте збудувати майбутнє власними руками, то ми раді бачити вас у рядах Збройних Сил України. Тож вибір за вами!

Юрій Ігнат. “Крила України”. Фото автора.



Ефективна боротьба з корупцією та попередження злочинності – незмінний пріоритет діяльності прокуратури

2012-й був роком насиченим реформаторськими змінами, які торкнулися усіх сфер життєдіяльності суспільства. Не оминув такий процес реформування і органи прокуратури. Саме в 2012 році було впроваджено в життя давно виношуваний задум щодо проведення реформування військових прокуратур задля їх модернізації відповідно до вимог сьогодення. Зокрема, перестав існувати інститут військових прокуратур з подвійним підпорядкуванням Міністру оборони України та Генеральному прокурору України та створено новий інститут прокуратур з нагляду за додержанням законів у воєнній сфері та, зокрема, і Вінницьку прокуратуру з нагляду за додержанням законів у воєнній сфері.

В той же час, минулорічна робота прокуратури, спрямована на боротьбу зі злочинністю та проявами корупції, була не менш ефективною ніж в попередні роки. А підбиваючи підсумки стану злочинності в нашому гарнізоні та проведену роботу у вказаному напрямку, в цілому звернемо увагу на таке ганебне явище, як “корупція”, що глибоко вкоренилася у нашому суспільстві, в тому числі і в Збройних Силах.

Зокрема, в 2012 році Вінницькою прокуратурою було порушено 5 кримінальних справ про злочини з ознаками корупції. В той же час із року в рік найбільш поширеними та резонансними є факти розкрадання військового майна матеріально-відповідальними особами. Особливо жахають розміри такого розкрадання та зухвалість посадовців.

Так, в 2012 році було порушено 2 кримінальні справи стосовно начальника речової служби бригада транспортної авіації та начальника речового складу цієї ж частини, які на двох привласнили 411 утеплених польових курток. Розмір завданих збитків сягнув 100 тисяч гривень. Більше того, незважаючи на те, що цей начальник речового складу в 2010 році вже притягувався до кримінальної відповідальності за аналогічний злочин, командуванням частини відповідні висновки з цього не були зроблені і, як наслідок, – рецидив. І лише щире каяття даних крадіїв та добровільне відшкодування завданих збитків створило передумови для лояльного ставлення до них Феміди та уберегло останніх від потрапляння за грати. Проте це скоріше винятку, аніж правило, бо крадіжка військового майна передбачає позбавлення волі на строк від 5 років.

Не минуврік і без фактів хабарництва. Тут пальму першості тримають військові комісаріати. Зокрема, в квітні 2012 року працівниками прокуратури спільно з Управлінням державної служби по боротьбі з економічною злочинністю управління МВС України у Вінницькій області затримано при отриманні хабара в сумі 4 тисячі гривень військового комісара Тульчинського РВК Вінницької області. Дані гроші військом отримав від матері призовника за піврічну відстрочку від призову на строкову військову службу. Варто наголосити, що за тиждень до цієї події оперативними працівниками УСБ України у Вінницькій області при отриманні хабара в 1 тисячу гривень було затримано військового комісара Бершадсько-Теплицького ОРВК Вінницької області.

З липня 2011 року набрав чинності Закон України “Про засади запобігання і протидії корупції”. При цьому, незважаючи на відносно короткий термін його дії, практика проведених перевірок показала його актуальність та дієвість в протистоянні корупції. Загалом прокуратурою в 2012 році було виявлено 7 адміністративних корупційних правопорушень, за результатами яких складено та направлено до суду 6 протоколів. Зокрема, в травні 2012 року Вінницькою прокуратурою з нагляду за додержанням законів у воєнній сфері складено протокол про вчинення адміністративних корупційних правопорушень стосовно офіцера окремого полку зв’язку за фактом отримання ним неправомірної вигоди на суму у 4-х тисяч гривень від солдата військової служби за контрактом за позитивне вирішення питання щодо приховання нестачі та не порушення з даного приводу кримінальної справи відносно останнього, а також зайняттю іншою оплачуваною діяльністю по представництву інтересів громадян в судах.

За результатами розгляду даного протоколу вказаного військовослужбовця визнано винним у вчиненні адміністративних корупційних правопорушень і призначено адміністративне стягнення у вигляді штрафу у розмірі 5100 грн з конфіскацією незаконно отриманої вигоди матеріального характеру на суму 4500 грн. Крім того, даного військовослужбовця відразу після вступу рішення в законну силу було звільнено з військової служби.

За результатами іншої перевірки, що відбулась у Центрі військово-музичного мистецтва Повітряних Сил ЗС України, відносно начальника вказаного центру складено протокол про вчинення адміністративного корупційного правопорушення. Зокрема, останній вимагав та отримав неправомірну вигоду від підлеглого працівника за вирішення питання щодо не звільнення останнього з роботи за відсутність певний період часу на робочому місці. На сьогодні даний протокол розглянутий, та вказаний військовослужбовець притягнутий до адміністративної відповідальності у вигляді штрафу на суму 2000 гривень і в подальшому також був звільнений з військової служби.

Розкрита в 2012 році і злочинна схема проведення незаконних рубок лісів МО України. Як приклад в серпні 2012 року прокуратурою виявлено факт незаконної порубки 25 дубів на території вивільненого військового містечка в урочищі села Рахни Гайсинського району. Щодо обставин, то начальник Шепетівського військового лісгоспу під приводом запланованого проведення вибіркової санітарної рубки у вказаному кварталі, під яку підпадали хворі та сухі дерева, надав дозвіл приватному підприємцю на проведення незаконної порубки лісу, що становив комерційний інтерес. При цьому особисто був присутній на території кварталу та контролював проведення такої рубки. В результаті цієї діяльності державі було заподіяно збитків на суму у понад 200 тисяч гривень.

Горе-лісоруби були затримані безпосередньо на місці вчинення злочину, так би мовити “на гарячому”, коли незаконно зрубаний ліс вже був завантажений на спеціальні автомобілі для вивезення.

Про виявлені злочини та адміністративні корупційні правопорушення за підсумками 2012 року можна ще говорити і наводити інші кричущі факти злодіянь.

Вінницька прокуратура увійшла в новий рік в оновленому молодому складі, в новій формулі та з новими вимогами і пріоритетами. Відбулися відповідні зміни і в кримінальному законодавстві. Незмінним залишається лише одне завдання – ефективна боротьба та попередження злочинності і корупційних проявів в гарнізоні, для чого створені усі умови.

Тому закликаю усіх, перш ніж стати на злочинний шлях, варто поглянути на вищенаведену статистику, проаналізувати її та задуматися про наслідки, які обов’язково настануть.

Додатково хотів би в черговий раз нагадати телефони прокуратури, які нещодавно були змінені:
– Телефон гарячої лінії: 61-23-57, 61-66-00;
– Цілодобовий телефон чергового: 22-385, 59-60-30.

Заступник Вінницького прокурора з нагляду за додержанням законів у воєнній сфері юрист 1 класу Олександр Оскома.

Відданий льотній справі

Підполковника Олега Паливоду – командира першої авіаційної ескадрильї Миргородської бригади тактичної авіації Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України, по праву можна вважати продовжувачем славних традицій воїнів–авіаторів. Він – оптиміст, веселий та життєрадісний. Та найголовніше – вміє створити позитивну атмосферу в своєму колективі.



За результатами 2012 навчального року ескадрилья під керівництвом підполковника Олега Паливоди визнана кращою авіаційною ескадрильєю бригади, а також Повітряного командування "Центр". І це почесне звання особовий склад ескадрильї отримав не дарма, адже протягом року, було виконано значну кількість завдань. Несення бойового чергування протягом року, майже не переривалося. Завдання з прикриття важливих об'єктів держави під час забезпечення проведення чемпіонату Європи з футболу у минулому році, що стало справжнім святом світового масштабу, виконувалися як з аеродрому базування, так і оперативних аеродромів. Окрім цього, були пуски ракет на полігоні Чауда, льотно-методичні збори, безпосередня участь у комплексному навчанні "Перспектива – 2012". І у всіх цих заходах підполковник Олег Паливода, як і належить командиру, був на чолі свого підрозділу.

Протягом всього часу військової служби він відчуває надійну підтримку та турботу рідних, дружини – Лариси Іллівни, з якою вони вже 20 років пліч-о-пліч ділять на двох всі радощі, а іноді і труднощі. Вона – його підтримка та натхнення. Так само, як і чоловік, пов'язала своє життя з військовою службою.

За роки військової служби Олег Паливода освоїв літаки Л-39, МіГ-21, МіГ-25, Су-27. Його досвід, уміння та професіоналізм стали тією базою, на якій зростають молоді льотчики – гідна зміна повітряним асам сучасності. В 2012 навчальному році він як досвідчений пілот отримав право бути інструктором. Тому зараз Олег Григорович намагається дати омріяну путівку в небо якомога більшій кількості молодих льотчиків.

Командування високо цінує особистий професіоналізм, майстерність та лідерські якості Олега Григоровича, за зразкову дисципліну, старанність та сумлінне виконання службових обов'язків він неодноразово заохочувався керівництвом Міністерства оборони України. А його вірність військовій присязі, сумління та відданість льотній справі є прикладом як для льотчиків, так і всього особового складу колективу авіабригади.

Любов Киналь.

Місія капітана Хрещова

Згадуючи про своє відрядження до Ліберії, капітан Сергій Володимирович Хрещов зазвичай жартує: "Так, була в моєму житті така подія. Поїхав до Африки, побував в іншій країні. Побачив що таке пальми, джунглі, скуштував папайя та інших екзотичних фруктів". При цьому офіцер скромно замовчує про те, що для здійснення цієї незабутньої подорожі йому довелося подолати досить складний шлях.





Захоплення небом почалося у Сергія ще в дитинстві. І це не було випадковістю, адже батько хлопця, Володимир Іванович, проходив службу у частинах Військово-Морських Сил СРСР. Навчаючись у Сімферопольській школі ДОСАФ, юнак вперше підкорив небо, виконавши політ на літаку Як-52. Однак дитячій мрії не судилося збутися відразу. Після закінчення школи прискіпливі лікарі за станом здоров'я не дозволили Сергію вступати до льотного училища. Однак Хрещова ця новина не зупинила.

– Тоді я вирішив вступати до Васильківського військового авіаційного училища на факультет літаків та двигунів, щоб у майбутньому все ж таки мати можливість піднятися у небо… хоча б бортовим техніком", – згадує Сергій Володимирович.

Після закінчення училища у 1990 році молодий офіцер отримав призначення до Астраханської області, де дислокувався Випробувальний центр ВПС СРСР, на озброєнні якого знаходилися стратегічні бомбардувальники Ту-16. Саме тоді Сергій Хрещов отримав можливість особисто взяти участь у випробуваннях найбільш грізної радянської зброї. Після розпаду Союзу Сергій Хрещов продовжив службу на Батьківщині – в Державному науково-дослідному центрі ВПС України, де, незважаючи на скрутні часи, продовжувалися роботи на літаках Су-25 та Су-27.

Через деякий час офіцер отримав нове призначення до Морської авіаційної бригади Військово-Морських Сил Збройних Сил України. У 2009 році Хрещову запропонували взяти участь у виконанні миротворчої операції сил Місії ООН в Ліберії у складі 56-го окремого вертолітного загону Збройних Сил України. Він склав усі необхідні заліки з технічної, фізичної та вогневої підготовки і був зарахований до складу миротворчого загону.

Регіон, в якому розташована Ліберія, тривалий час відзначався на мапі континенту своєю нестабільністю. Протягом кількох десятиріч тут точилися тривалі і кровопролитні збройні конфлікти між етнічними угрупованнями місцевого населення. Надзвичайні події у далекій африканській країні викликали відповідну реакцію з боку Організації Об'єднаних Націй. Відповідно до Меморандуму про взаємодію між Україною та Секретаріатом ООН, керівництвом України було прийнято рішення про направлення до Ліберії вертолітного загону.

Головний військовий потенціал контингенту було представлено вертольотами Мі-8 та Мі-24. Наші військові самотужки склали план військового містечка і побудували всю інфраструктуру. Паралельно з розгортанням табору технічний персонал проводив активну підготовку гвинтокрилої техніки до польотів. Вертольоти Мі-8 використовувалися для доставки вантажів та людей, а Мі-24 для контролю повітряного простору.

Під час виконання місії виникали окремі специфічні проблеми, що були зумовлені кліматичними умовами, в яких техніка проходила експлуатацію. У Ліберії взимку панує сухий сезон. Вітер із Сахари задуває дрібну пилюку, яка ускладнює видимість льотчикам. Температура повітря сягає 30-35 градусів при вологості 96—98%. Влітку починається так званий сезон дощів. Сильні зливи з грозою ідуть безперестанку по кілька діб. Океанська сіль збирається на вертолітних двигунах, і її треба періодично змивати водою зі спиртом.

– Ми розташувалися у пластикових казармах. У кожному такому будиночку площею 15 кв. метрів мешкало п'ять чоловік. Кондиціонер, який повинен був охолоджувати повітря у казармі, ледь справлявся зі своїми функціями у нічний час, у денну ж спеку він лише перемелював спекотне повітря без всякої користі. Загалом у складі загону було шістдесят чоловік технічного персоналу. Шістнадцять з них — фахівці по двигунах та вертольотах. Інші "технарі" займалися озброєнням, навігаційним та радіотехнічним обладнанням, опікувалися ремонтом та інженерним забезпеченням. Щоб якось покращити умови роботи технічного персоналу, поблизу вертолітних стоянок були облаштовані спеціальні приміщення, в яких була душова і запас питної води. Загалом наші вертольоти достатньо добре показали себе в роботі у важких кліматичних умовах африканського континенту. Більшість проблем технічний персонал вирішував самотужки. Якщо виникали проблеми із запчастинами, ми робили замовлення, і нам їх доставляли з України. Фахівці, які нас міняли, також прилітали з новими інструментами і обладнанням, – розповідає капітан Хрещов.

Існує певна технологія підготовки літального апарата до польоту. Однак в Африці військовослужбовці проводили цю роботу частіше і більш ретельно. І це не випадково, адже робота з двигуном і планером потребує найбільшої уваги під час підготовки вертольота, оскільки вони безпосередньо забезпечують живучість машини.

– Не принижуючи значення роботи своїх колег, хочу сказати, що екіпаж вертольота може продовжувати виконувати завдання із заклиненим кулеметом або пошкодженою рацією, а от поломка двигуна під час польоту над джунглями у цьому сенсі виглядає найменш привабливою. Щоб люди зрозуміли наскільки це складно, наведу лише один приклад. Для того, щоб технік міг перевірити натягнутість тросів у хвостовій балці вертольота, йому треба було при температурі обшивки близько 80 градусів пролізти кілька метрів по трубі, діаметр якої складає близько 40 см, а потім повернутися назад. При цьому він повинен бути одягнутим у комбінезон, щоб волога не потрапила на контакти. У будь-якому випадку балка повинна залишатися сухою. Єдиний спосіб полегшити техніку умови виконання цього завдання…це відкрити кілка невеличких лючків на балці для доступу повітря.

Джунглі майже впритул оточували аеродром українських миротворців. У денний час життя комах та іншої живності приховане у траві і кущах. Однак коли сонце сідало, різні жаби, ящірки та комахи намагалися будь-яким чином продертися до житлових приміщень та кабін вертольотів. Особливо дошкуляли нашим воякам комахи, від яких не рятувала навіть антимоскітна сітка.

Капітану Хрещову дуже запам'ятався випадок, коли перед самим вильотом в кабіну одного з вертольотів залізла бананова змія. Добре, що льотчики своєчасно її помітили, адже від укусу цієї змії людина гине миттєво. Щоб позбавитися цієї непроханої гості, технікам довелося повністю відкривати систему керування вертольота, а для цього "на хвилиночку" довелося відкрутити більше 200 гвинтів.

Сергій Володимирович продовжує службу в Морській авіаційній бригаді Військово-Морських Сил Збройних Сил України. Свій досвід він передає молодому поколінню авіаційних техніків. Своєю службою в складі миротворчого контингенту він задоволений.

— За півроку, що провів у місії, я дізнався багато нових нюансів в обслуговуванні техніки. Крім того, спілкуючись з іншими військовослужбовцями, спостерігаючи за їхньою роботою, я ще раз переконався, що в лавах наших Збройних Сил є багато людей, які можуть гідно представляти країну на міжнародному рівні,– сказав на завершення капітан Хрещов.

Сергій Осипов.
АР Крим.

Відповідно до Плану діяльності Міністерства оборони України на 2013 рік, з метою заохочення військовослужбовців та працівників Повітряних Сил ЗС України до активної участі у військово-патріотичному вихованні особового складу, у військових засобах масової інформації запроваджено конкурс "Гордість армії".

УМОВИ

проведення конкурсу на кращий газетний матеріал з військової та авіаційної тематики "Гордість армії"

1. Конкурс газетний матеріал з військової та авіаційної тематики "Гордість армії", проводиться Друкованим органом Міністерства оборони України "Крила України" щорічно в період з березня по листопад, починаючи з 2013 року (далі – Конкурс). Конкурс спрямований на утвердження високих гуманістичних, державотворчих ідеалів, підняття престижу Збройних Сил України, пропаганду військової служби, формування у військовослужбовців і молоді національної самосвідомості, гідності, духовності і культури, почуття патріотизму, вірності військовим традиціям народу України, соціально-психологічної та військово-професійної готовності до служби у Збройних Силах України.

2. На Конкурс представляються нові оригінальні матеріали газетних жанрів військової та авіаційної тематики, опубліковані (оприлюднені) в завершеному вигляді на сторінках газети "Крила України", протягом березня – листопада, але не пізніше 30 листопада року проведення.

Авторами матеріалів, які допускаються на Конкурс, можуть бути фізичні особи та колективи авторів з числа особового складу Повітряних Сил Збройних Сил України, ветерани та шанувальники авіації та протиповітряної оборони, в тому числі – громадяни іноземних держав.

3. Кандидати на здобуття Диплома переможця визначаються редколегією Друкованого органу Міністерства оборони України "Крила України".

4. Матеріали, що вже опубліковані до 1 березня, на Конкурс не висуваються.

5. Підготовлені матеріали надаються в друкованому вигляді листом або файлом електронною поштою на адресу редакції з поміткою "Конкурс "Гордість армії". В листі зазначити повне ім'я, військове звання (якщо є), адресу (електронна адреса) та контактні телефони.

6. Редакційна колегія Друкованого органу Міністерства оборони України "Крила України" відповідно до покладених на неї завдань:

проводить обговорення матеріалів, представлених на Конкурс;

своє рішення щодо кандидатур на присвоєння Диплома переможця оформлює протоколом засідання;

оформлює дипломи переможців та організовує їх урочисте вручення;

до Диплома переможця додається цінний подарунок (за наявності коштів).

7. Нагородження переможців відбувається щорічно напередодні Дня Збройних Сил України.



Про синоптиків, зміни клімату та “чайок у бушлатах”

23 березня за ініціативою Всесвітньої метеорологічної організації (ВМО) під егідою ООН проводиться Всесвітній день метеорології. Цей день відзначають у 189 країнах-учасницях ВМО. Саме у цей день у 1950 році набрала чинності Конвенція Всесвітньої метеорологічної організації (World Meteorological Organization), в якій було проголошено утворення Організації. Девізом метеорологів стали слова: “Погода, клімат і вода в інформаційну еру”. Разом з багатотисячною армією вартових погоди цей день, по праву, відзначають і військові метеорологи Морської авіаційної бригади Військово-Морських Сил Збройних Сил України.

Метеорологічні умови – важливий елемент повітряної обстановки. Авіація з першого свого дня міцно залежить від середовища, в якому існує – від стану атмосфери. Саме погода справляє істотний вплив на зліт, посадку і польоти бойових вертольотів та літаків, їх бойове застосування. Також від стану погоди напряму залежать умови експлуатації авіаційної техніки, засобів забезпечення польотів та робота служб аеродромного забезпечення.

Навіть якщо на аеродромі немає польотів, військові метеорологи продовжують проводити цілодобове спостереження за метеорологічною та орнітологічною обстановкою. Збираючи дані фактичних метеоспостережень, повітряної і радіолокаційної розвідки погоди, аеросиноптичних карт і матеріалів, вони для кращого уявлення погодних процесів в районі базування враховують фактичну і очікувану погоду не тільки на аеродромі базування бригади, а й на інших, запасних, аеродромах. Окрім того, при виконанні маршрутних польотів літаками бригади складається прогноз погоди по маршруту.

За словами інженера метеорологічної групи бригади капітана Олександра Большакова, особовий склад підрозділу готовий будь-якої хвилини надати командуванню рекомендації щодо найбільш ефективного застосування авіації в існуючих метеоумовах.

– Наш підрозділ регулярно складає прогноз погоди до трьох діб, які ми доповідаємо командуванню бригади, посадовим особам групи управління польотами, льотному складу, а також фахівцям аеродромних служб. У разі очікуваного погіршення метеоумов проводимо більш ретельний аналіз, щоб своєчасно попередити відповідних посадових осіб про наближення несприятливих умов. Після отримання штормового попередження особовий склад швартує лопаті гвинтів вертольотів, аеродинамічні рулі літаків, закріплює антени, щогли, перевіряє техніку на стоянках, – сказав капітан Большаков.

Не слід забувати, що військові льотчики постійно перебувають у стані бойової готовності. Так само і військові метеорологи разом з екіпажами несуть бойове чергування і завжди готові надати необхідну інформацію про метеообстановку у визначеному районі.

Начальник метеорологічної групи бригади майор Олександр Тіщенко розповів про випадок, який трапився наприкінці 90-х.

– 29 липня 1999 року о 19 годин на одному з одеських пляжів трьох дітей віднесло вітром у море на надувному матраці. На той час наша частина дислокувалась в Очакові та була задіяна в пошуково-рятувальному чергуванні в системі МНС. За командою з КП на пошуки дітей було піднято пошуково-рятувальний Ка-27ПР. Екіпаж вертольота (командир Ю.Москальов, штурман О.Котенко, бортовий технік С.Горевой, фельдшер В.Бабін, рятувальники Ю.Пірог і В.Кожевніков) доволі швидко знайшов постраждалих дітей за десять кілометрів від берегу. Дітей майстерно підняли з води на борт вертольота, надали першу медичну допомогу і доставили на аеродром. Успішному проведенню цієї пошуково-рятувальної операції у значній мірі сприяла оперативна робота військових метеорологів. Враховуючи погодні умови, напрямок вітру та течію, вони протягом 15-20 хвилин провели розрахунок дрейфу об’єкта та передали його екіпажу. Розрахунки наших фахівців виявилися достатньо точними, завдяки чому екіпаж вертольота з першого заходу знайшов дітей у відкритому морі, – пригадує Олександр Тіщенко.

Звичайно, що у багатьох скептиків, як завжди, виникають іронічні запитання. А наскільки збуваються прогнози синоптиків? Часто у розмовах можна почути таке: “Чому над моїм городом, сьогодні немає дощу? Земля потріскалася, а вони обіцяли!” або “Чому небо над пляжем затягли хмари? А нам по радіо обіцяли сонячну погоду!”

На такі запитання начальник метеорологічної групи бригади майор Олександр Тіщенко завжди відповідає з гумором: “А ви спробуйте попасти у п’ятикопієчну монету, що лежить на відстані, пригорщею гороху. Можливо, що у Вас також є шанс, що одна з горошин все ж таки влучить у ціль. Саме таким чином над тією чи іншою ділянкою місцевості утворюються купчасто-дощові хмари”.

Однак, якщо облишити жарти, то правдивість прогнозу багато в чому залежить від особливостей території і його довгостроковості. Якщо конкретно розглядати територію аеродрому і схему польотів за маршрутами, то прогноз, який військові метеорологи складають на добу, як правило, буде виправданий на 90 відсотків. Відповідно, що виправданість у прогнозі, складеному на 2-3 доби, трохи зменшується. Крім того, все залежить від загальної аеросиноптичної ситуації над Європою та Середземним морем. Якщо всю територію накрив антициклон, то цілком зрозуміло, що найближчими днями очікується малохмарна погода, а якщо із заходу насувається циклон, то погода буде більш мінливою.

Крім того, сама кримська погода є дуже своєрідною і примхливою. Так, часто при виконанні польотів на аеродромі спостерігається явище, яке має назву “зсув вітру”. Нещодавно з одного боку злітної смуги силою близько 8 метрів за секунду дув південно-західний вітер, з іншого – силою 12 метрів за секунду північно-східний. Спрогнозувати таке погодне явище практично неможливо. Такий вітер є вкрай несприятливим для зльоту та посадки літаків. Тому черговий синоптик вирішив обрати той варіант, що краще. Для забезпечення безпеки польотів керівнику польотами було рекомендовано давати зліт у тому місці, де вітер слабший.

Метеорологи морської авіаційної бригади на своєму досвіді відчувають, що проблема зміни клімату у світі давно вийшла за межі теоретичних лекцій вчених. Спираючись на дані кліматичного опису аеродрому, інженер метеорологічної групи капітан Олександр Большаков розповів, що окремі непередбачувані зміни погоди відбуваються тут все частіше, перетворюючись у певну тенденцію.

– В Описі чітко записано, що сильних поривів південно-східного вітру у нас не спостерігається. Також при південно-східному вітрі у нас до цього часу ніколи не було туману. Однак у минулому році при такому вітрі ми спостерігали як аеродром несподівано закрило туманом. Це нонсенс, який не прописаний у підручниках та суперечить законам фізики атмосфери. Також нами був зафіксований південно-східний вітер силою до 12 метрів за секунду. Знову таки, цього не повинно було бути, оскільки згідно з кліматичним описом на південному сході аеродром є закритим від таких вітрів хребтом Кримських гір. Загалом, коли трапляється таке неочікуване погіршення метеоумов, це не дуже приємна подія, особливо якщо в повітрі знаходяться літальні апарати. З цього приводу ми вже розробили певні рекомендації для командування, щоб стихія не захопила нас зненацька, – зазначив Олександр Большаков.



Для складання прогнозів погоди і проведення польотів метеорологи використовують як перевірені роками термометри, барометри, анеморумбометри, регістратори висоти нижньої межі хмарності, так і більш складну техніку, зокрема метеорологічний радіолокатор МРЛ-5, який призначений для виявлення зон небезпечних погодних явищ.

За словами оператора метеорологічної станції прапорщика Руслана Пікули, за допомогою МРЛ-5 можна виявляти та визначати характеристики таких атмосферних явищ, як гроза, град, злива, провести класифікацію хмар, а також визначити напрямок і швидкість їх руху. Даний локатор ми ефективно використовуємо під час проведення льотних змін, коли існує вірогідність виникнення вищезазначених небезпечних явищ погоди. Радіус його ефективної дії складає 200 км. Виявлені небезпечні зони, оператор класифікує і доповідає про них черговому синоптику.

Не менш ефективно в інтересах метеослужби працює регістратор висоти нижньої хмарності РВО-2М. Демонструючи роботу прибора, радист-кодувальник-оператор метеорологічної групи старший матрос Юлія Сурайкіна розповіла про те, чому під час проведення польотів фахівців так цікавить нижній край хмарності.

– Справа в тому, що у кожного льотчика є допустимий мінімум погоди, при якому він може виконувати посадку на аеродромі. Якщо нижній край хмарності буде нижче того допуску, який має льотчик, то ми не зможемо прийняти його літак на свій аеродром. І він буде вимушений летіти на запасний аеродром, – зазначила старший матрос Сурайкіна.

Як сказала механік-метеоспостерігач метеогрупи старший матрос Тетяна Гайзер, дані спостережень щогодини заносяться до спеціального журналу – “Щоденнику погоди”. Такі журнали зберігаються назавжди. Кожні 5 років на підставі цих записів робиться уточнення авіаційно-кліматичного опису аеродрому. Це величезна і копітка наукова праця, над якою постійно працюють всі фахівці метеорологічної групи.

Окрім складання прогнозів погоди, військові метеорологи опікуються ще однією важливою проблемою – запобіганням зіткнень повітряних суден з птахами. Можливо, що для людини необізнаної ця проблема здасться не такою вже і важливою. Однак факти вказують на протилежне. Перше зареєстроване зіткнення літака з птахом сталося більше ста років тому в американському штаті Каліфорнія. У зв’язку зі стрімким розвитком світової авіації з’явилася і окрема наука – авіаційна орнітологія, яка виявляє закономірності зіткнення птахів з літаками, описує біологічні та технологічні способи запобігання небезпеки таких випадків. За останніми даними, Міжнародна організація цивільної авіації щороку реєструє в світі близько 5 тисяч випадків зіткнення повітряних суден з птахами. Кожне четверте зіткнення закінчується серйозним пошкодженням конструкції літака, вертольота, їх гвинтів, двигунів та кабіни. Дуже часто результат несподіваної зустрічі живого та залізного птахів – авіакатастрофа. Такі випадки не рідкість і у військовій авіації різних країн.

Чотири рази на рік, коли тривають чотири основних періоди життєдіяльності птахів, військові метеорологи бригади проводять орнітологічне обстеження району, прилеглого до аеродрому. Це стосується не тільки літовища, а й усієї навколишньої території в радіусі 10 км, де можуть харчуватися або гніздитися різні пернаті. Мета – з’ясувати, як змінюється видова і кількісна популяція птахів. Вся ця робота проводиться виключно в інтересах забезпечення безпеки польотів. Зібрана інформація ретельно документується. На підставі отриманих даних метеорологи корегують схему орнітологічної обстановки навколо летовища. Наступним кроком після проведення досліджень є низка заходів, спрямованих на зменшення популяції птахів у районі аеродрому. В першу чергу поблизу авіаційних стоянок, злітної смуги і руліжних доріжок трав’яний покрив має бути тільки низькорослим, наприклад, як конюшина. Ця культура не створює високих хащів, де можуть ховатися дрібні гризуни, а також вити гнізда птахи типу дрохв і куріпок. Також на аеродромі не повинно бути прожекторів, які світять білим кольором. Як з’ясувалося, він дуже приваблює комах, слідом за якими летять птахи, що на них полюють. Тому в прожектори вставляють спеціальне помаранчеве скло.

На думку начальника метеорологічної групи бригади майора Олександра Тищенка, багато видів птахів живуть поблизу аеродрому вже не перше покоління, тому добре адаптовані до умов існування поряд з авіаційною технікою. Вони давно не лякаються літаків та вертольотів, знають, як ухилятися, щоб не потрапити під гвинти або до повітрозабірників.

– Як це не дивно, але серед усіх птахів, що мешкають поблизу нашого аеродрому, найбільш безглуздою і неадекватною поведінкою вирізняються чайки. Надають неспокою шпаки, що збираються у величезні зграї кількістю до декількох тисяч. За останні роки, у зв’язку зі зміною клімату, вони встигли перетворитись на місцевих птахів, що залишаються тут зимувати. З числа найбільш адаптованих і найбільш розумних птахів я би відзначив ворон. Однак їх “винахідливість” має для нас і побічні наслідки. Іноді, щоб дістати ядра грецьких горіхів “чайки в бушлатах” кидають їх з висоти на бетон злітної смуги. Горіхи розбиваються, ворони з’їдають ядра, а лушпиння потім вимушений прибирати особовий склад батальйону аеродромно-технічного забезпечення. Також добре адаптувалися для життя на аеродромі сороки та хижі птахи сімейства соколиних. На нашому аеродромі поблизу метеостанції вже багато років живе пара соколів. Вони виводять потомство, у них є своя “зона для польотів”, де вони полюють на мишей.

Що стосується перелітних птахів, то тут ситуація виглядає більш складною і потребує систематичного контролю і аналізу, оскільки чим більші птахи за розміром, тим більшу загрозу для повітряного судна вони становлять. Мабуть, далеко не всім відомий той факт, що гуси здатні піднятися на висоту кількох кілометрів. Саме над нашим аеродромом проходять старовинні шляхи міграції птахів. Окрім метеорологів рух птахів відслідковують і інші аеродромні служби. Спостереження проводиться не тільки візуально, але і на індикаторах локаторів. Справа в тому, що великі зграї птахів, таких як журавлі, лебеді, гуси, дають яскраві спалахи на екрані локаторів. Тому ми вчимо наших операторів, як відрізняти зграї птахів від літаків та хмар. Орнітологічну обстановку ми відображаємо на спеціальному планшеті. Ця інформація використовується льотчиками під час підготовки до польотів, – завершує свою розповідь майор Олександр Тищенко.

Говорячи про специфіку служби у морській авіації, ветеран військової метеорології Віктор Васильович Ісаєв якось сказав, що “метеорологу, який тривалий час прослужив на аеродромі, розташованому на березі моря, завжди раді на будь-якому іншому аеродромі”. Це дуже влучна фраза, оскільки такий фахівець знає дуже багато. Однак, в першу чергу, у нього розвинута фахова інтуїція та спроможність приділяти увагу дрібницям, оскільки погодні процеси, що зароджуються далеко у морі, не можна побачити на відстані. Якщо на суходолі є метеостанція, є інші засоби, щоб заздалегідь дізнатися про циклон, що насувається, то далеко у відкритому морі метеостанцій нема, навіть кораблі бувають там не часто. Саме тому в метеорологів бригади морської авіації на перше місце виходять професійність, знання місцевих особливостей та інтуїція.

Сергій Осипов.
АР Крим.

Це потрібно, аби вижити...

Американець Елрі Бергер Джеппесен, або, як його називали, капітан Джепп, який першим в історії світової авіації почав розробляти аеронавігаційні карти повітряного простору, а згодом – й інші навігаційні дані, що входили до збірників аеронавігаційної інформації, розпочав свою велику справу з власного блокноту – чорної книжечки, куди він занотовував відомості про умови заходу на посадку. Коли, через багато десятиліть, він продав свій бізнес, що розпочинався з цієї маленької чорної книжечки, фірма приносила щороку п'ятимільйонний дохід. Але сам капітан Джепп завжди казав так: "Я розпочав його не для того, щоб заробити купу грошей, а щоб вижити!" І насправді, для льотчиків та штурманів аеронавігаційна інформація важлива, як саме повітря. Без знання повітряної обстановки на різних висотах та різних повітряних трасах, без знання особливостей аеродромів та посадкових майданчиків літати хоч і можливо, проте – дуже небезпечно. А іноді від наявності чи відсутності аеронавігаційних відомостей напряму залежить життя екіпажу й пасажирів, якщо йдеться про пасажирський літак.



В останні роки роль та важливість аеронавігаційної інформації істотно змінилися й змінятимуться надалі з використанням зональної навігації, навігаційних характеристик та бортових автоматизованих навігаційних систем. Зіпсована чи помилкова аеронавігаційна інформація може безпосередньо вплинути на безпеку польотів. У цьому відношенні аеронавігаційна інформація розглядається не як суто технічне питання, а скоріше, як стратегічний ресурс держави, основними компонентами якого є елементи якісної інформації, яка необхідна авіації для прийняття рішень. Відтак, головним завданням служб аеронавігаційної інформації є надання користувачам, тобто, авіації, якісних та точних відомостей.



У Збройних Силах України єдиним повноважним органом із надання аеронавігаційної інформації користувачам є Центр аеронавігаційного забезпечення авіації Збройних Сил України, яким керує полковник Іван Романенко. 21 березня цій військовій частині виповнюється 10 років.

За десятиліття існування фахівцями Центру проведено значну роботу щодо внесення змін до наказів Міністра оборони України та начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України з визначення відповідальних за формування і виконання бюджетних програм та підпрограм, що дало змогу досягти цільового фінансування аеронавігаційного забезпечення.

Незважаючи на нелегкі роки під час становлення Повітряних Сил Збройних Сил України Центр випускав свою продукцію за кошти, що надходили за послуги із забезпечення документами аеронавігаційної інформації, підтримували Збірник аеронавігаційних даних та випускали радіонавігаційні карти верхнього та нижнього повітряного простору України. Тобто, забезпечуючи аеронавігаційною інформацію усі, без винятку авіаційні частини Повітряних Сил та Сухопутних військ, Центр надавав і продовжує її надавати усім авіаційним та авіаційно-ремонтним державним підприємствам, авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій та Державної прикордонної служби України, МВС та інших державних авіаційних установ, заробляючи цим самим кошти на друк Збірника й поправок до нього, а також радіонавігаційних карт. Всього ж серед користувачів інформацією Центру – понад 20 міністерств, відомств, організацій та приватних осіб.

У складних економічних умовах склалося так, що у 2008-2010 роках у справі видання радіонавігаційних карт спостерігалося, м'яко кажучи, затишшя. Тобто, свою роботу офіцери Центру виконували, розробляли карти, так само, як робили поправки до Збірника аеронавігаційних даних аеродромів України та Каталогу посадкових (вертолітних) майданчиків, а ось коштів на друк цих карт не виділялося. В останні три роки проводиться централізоване забезпечення міжнародними документами аеронавігаційної інформації. У столиці, на Державному підприємстві "Київська військово-картографічна фабрика", друкуються радіонавігаційні карти видавництва Центру.

Створюючи свій інформаційний продукт, Центр не стоїть на місці, а, в міру сил та фінансування, динамічно розвивається. Відбувається і обмін досвіду з закордонними колегами. Так, восени минулого року начальник Центру побував в Аеронавігаційному центрі Збройних сил Італійської Республіки, де ознайомився з досвідом італійських колег та виробничими можливостями щодо створення документів аеронавігаційної інформації.

– Актуальним для Центру аеронавігаційного забезпечення авіації Збройних Сил України є досвід Аеронавігаційного центру збройних сил Італійської Республіки у створенні єдиної бази даних елементів структури повітряного простору та штучних перешкод, використанні засобів дистанційного зондування Землі та виготовленні документів аеронавігаційної інформації, – поділився своїми спостереженнями Іван Августинович. – Аналіз основних результатів розробки та впровадження геоінформаційних систем армії Італійської Республіки свідчить про те, що у цій країні сьогодні приділяється велика увага розробці та використанню геоінформаційних систем військового призначення, а їх впровадження у військові інформаційні системи вважається важливим напрямком підвищення ефективності функціонування системи управління військами та озброєнням, аналізу стану місцевості і погодних умов, достовірності та повноти оцінки дій противника і своїх військ. Це – передовий досвід, який нам потрібно вивчати й впроваджувати у себе.

Підходячи до свого 10-річчя, Центр розробив та впроваджує перспективні розробки щодо відображення комплексу 3D-аналізу повітряного простору в районах аеродромів Повітряних Сил Збройних Сил України. Так, фахівцями Центру створено дві перспективні карти. Перша з них – це тривимірна модель структури повітряного простору України, створена на базі розроблених у Центрі раніше радіонавігаційних карт верхнього та нижнього простору, а друга є тривимірною моделлю району аеродрому. Тривимірна модель більш детальна, ніж усі попередні, тому, коли для Центру буде закуплено відповідне програмне забезпечення, і 3D-карти випускатимуться у необхідному обсязі, це дуже допоможе екіпажам літаків під час передпольотної підготовки для того, аби оцінювати повітряну обстановку, місцевість, штучні перешкоди тощо.



Окрім уже згаданої роботи, минулого року фахівцями Центру було створено ще одну важливу карту. Як відомо, у 2012 році, відповідно до вимог начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України, поблизу визначених військових частин було створено вертолітні майданчики. Створювалися ці посадкові майданчики для вертольотів спеціалістами логістики, а ось карта з цими майданчиками та аеронавігаційною інформацією про них – у Центрі аеронавігаційного забезпечення.

– Спеціалісти Центру зібрали відомості стосовно тих майданчиків, які існували ще за радянських часів, опрацювали цю інформацію та узагальнили її, – розповів старший штурман відділу забезпечення (геоінформаційного) Центру майор Олександр Добровольський. – Окрім даних радянських часів інформація надходила з авіаційних частин Повітряних Сил та армійської авіації Сухопутних військ, де екіпажі спостерігали незареєстровані майданчики візуально, під час польотів, та доповідали про це. Щоразу ми вносили відповідні правки й наносили майданчики на карту.



Так з'явилася Карта зареєстрованих (незареєстрованих) злітно-посадкових майданчиків на території України, так з'являються й інші розробки Центру. Треба сказати, що свій перший ювілей ця, без перебільшень, унікальна військова частина зустрічає гідно. Тож цілком справедливим стало і визнання заслуг особового складу Центру з боку вищого командування. З нагоди ювілею частини цілий ряд офіцерів та працівників Збройних Сил, які трудяться у Центрі, заохочено відзнаками начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України та командувача Повітряних Сил ЗС України.

Олексій Тригуб.
Фото Юрія Ігната.



ТЕСТИ

Іл-476 приступив до заводських випробувань

Перспективний військово-транспортний літак Іл-476 (Іл -76МД-90А) приступив до програми льотних заводських випробувань. Перший політ літака в рамках програми відбувся у підмосковному Жуковському. Під час випробувань 18 березня транспортник провів у повітрі майже годину, виконавши політ на висотах від двох до десяти тисяч метрів.

Під час польоту проводилася перевірка Іл-476 на міцність, систем автоматичного управління, навігаційного комплексу й систем кабіни. За словами командира транспортника заслуженого льотчика-випробувача Росії Миколи Куймова, у польоті літак був стійким і керованим, а усі системи відпрацювали у штатному режимі.

Наприкінці лютого стало відомо, що ульяновський завод "Авіастар-Сп" приступив до складання перших трьох серійних транспортників Іл-476, які будуть передані ВПС Росії вже наступного року. Будівництво літаків ведеться в рамках контракту з Міністерством оборони Росії, відповідно до умов якого військове відомство отримає 39 Іл-476. До 2020 року військове відомство планує придбати близько ста нових транспортників.

Іл-476 являє собою глибоку модернізацію транспортника Іл-76МД. Перший політ літака відбувся у вересні 2012 року. Літак оснащений новими двигунами ПС-90А-76 і посиленим крилом, має вантажопідйомність 60 тонн, здатний розвивати швидкість до 850 кілометрів за годину й виконувати польоти на відстань до 6000 кілометрів.

БУДІВНИЦТВО

Російський аналог кримського тренажера палубної авіації "НИТКА" на Кубані почне працювати восени 2013 року. Про це, як повідомляє РІА "Новости", заявив директор федерального агентства "Спецстрой" Григорій Нагінський. За його словами, глобальні роботи на російському об'єкті практично завершені, і в серпні-вересні поточного року на тренажері можуть розпочатися польоти палубної авіації.

Російський аналог "НИТКА" запустять восени

Будівництво наземного тренажера палубної авіації ведеться в Єйську Краснодарського краю. У серпні 2010 року Володимир Висоцький, що займав тоді пост головкома ВМФ Росії, заявив, що будівництво російського комплексу "НИТКА" повністю завершиться до 2020 року. При цьому він уточнив, що працювати комплекс почне вже наприкінці 2013 року. За його словами, до моменту початку роботи тренажера в Єйську планується завершити реконструкцію двох злітно-посадкових смуг довжиною 2,5 кілометра кожна й добудувати навчальний центр.



У цей час для підготовки льотчиків палубної авіації ВМФ Росії використовує тренажер "НИТКА", розташований поблизу міста Саки в Криму. Комплекс являє собою металеву копію льотної палуби авіанесучого крейсера "Адмірал Кузнєцов". Комплекс призначений для відпрацьовування зльоту й посадки літака на палубу авіаносця. Річна вартість оренди кримського тренажера для Росії становить $2 млн.

РЕЙТИНГИ

Китай увійшов до п'ятірки найбільших експортерів зброї

Китай вперше з моменту закінчення холодної війни увійшов до п'ятірки найбільших експортерів зброї, говориться в доповіді, представленій 18 березня, Стокгольмським інститутом дослідження проблем миру (SIPRI). У період з 2008 по 2012 роки, за даними SIPRI, частка Китаю становила п'ять відсотків угод зі звичайних озброєнь. В 2003-2007 роках Китай забезпечував лише два відсотки світового експорту зброї.

Перше місце в п'ятірці найбільших експортерів зброї займають США (30 відсотків угод), за ними іде Росія (26 відсотків). У п'ятірку найбільших експортерів зброї також увійшли Німеччина й Франція, на частку яких припадає 7% і 6% угод відповідно. З п'ятого місця в списку Китай витиснув Великобританію. Зміни в п'ятірці лідерів ринку поставки звичайних озброєнь, відзначає SIPRI, відбулися вперше з моменту закінчення холодної війни.

Зростання експорту китайських озброєнь відбулося, головним чином, за рахунок великих поставок у Пакистан. Однак, відзначають експерти SIPRI, Китай останнім часом позиціонує себе як провідний постачальник озброєнь цілому ряду держав. Загалом у 2008-2012 роках обсяг угод зо поставках звичайних озброєнь у світі виріс на 17 відсотків у порівнянні з періодом 2003-2007 років.

Майже половина (47 відсотків) імпорту озброєнь припадала в 2008-2012 роках на країни Азії й Океанії. У п'ятірку найбільших імпортерів зброї входять: Індія, 12 відсотків усієї проданої зброї, Китай (6 відсотків), Пакистан (5 відсотків), Південна Корея (5 відсотків) і Сінгапур (4 відсотки). Близько 7 відсотків усіх угод зі зброї у світі припало на арабські країни Перської затоки, головним постачальником яких є США.

У доповіді SIPRI також наводиться ряд даних, що стосуються окремих країн. Так, у документі повідомляється, що 71 відсоток усіх поставлених у Сирію озброєнь в 2008 по 2012 роки припадав на частку Росії, а в імпорті зброї до Венесуели частка РФ склала 66 відсотків.

У лютому SIPRI опублікував дані про найбільші оборонні компанії світу за рівнем продажів, 15 квітня Стокгольмський інститут дослідження проблем миру представить доповідь про військові витрати країн. Усі перераховані вище публікації увійдуть до щорічної детальної доповіді про світовий ринок озброєнь SIPRI Yearbook 2012, який опублікують у липні.

ПЕРЕГОНИ



Азія обігнала Європу за оборонними витратами

Відповідно до оцінок IISS, ростом оборонних витрат Азія багато в чому зобов'язана Китаю, чий військовий бюджет з 2011 по 2012 рік збільшився на 8,3 відсотка. У цілому по азіатському регіону, як відзначає Reuters, зростання склало 4,94 відсотка й сягло 287,4 мільярди доларів.

Керівництво європейських країн тим часом військові витрати скорочувало. Зокрема, європейські країни-учасниці НАТО з 2006 року скоротили військові витрати на 11 відсотків. Крім того, з 2000 року загальна чисельність військовослужбовців у цих країнах знизилася на 25 відсотків (з 2,51 до 1,86 мільйона осіб). 70 відсотків військових витрат європейських країн припадає на Великобританію, Німеччину, Францію, Італію й Іспанію.

Лідером оборонних витрат в 2012 році у черговий раз стали США. Як пише Reuters, на них доводиться 45,3 відсотка від світових витрат на оборону. Крім того, IISS відзначає ріст військових витрат на Близькому Сході, у Північній Африці, Латинській Америці й Росії.

За оцінками Стокгольмського міжнародного інституту дослідження проблем миру (SIPRI), в 2011 році Росія витратила на військові потреби 71,9 мільярда доларів і посіла в загальному заліку третє місце за витратами на оборону. Традиційно першу сходинку посідало США з оцінкою в 711 мільярдів доларів, а на другому — Китай, що витратив на військові потреби 143 мільярди доларів. За п'ять років Китай, як повідомлялося, планував свій військовий бюджет подвоїти.

ОСОБИСТИЙ РЕКОРД

Хорватія встановила експортний рекорд

Хорватія в 2012 році встановила рекорд військового експорту за всю історію існування країни з моменту незалежності у 1991 році. Про це, як повідомляє Jane's, заявив директор хорватського агентства військового експорту й імпорту "Алан" Івіца Некіч. За його словами, в 2012 році Хорватія поставила озброєнь на загальну суму в 880 мільйонів кун (150,5 мільйони доларів), що на 50 відсотків більше ніж у 2011 році.

В 2011 році Хорватія експортувала озброєнь на загальну суму в 550 мільйонів кун. Попередній рекорд військового експорту хорватська оборонна промисловість установила 2009 року, коли цей показник досяг 650 мільйонів кун. Торік найбільшими покупцями хорватської продукції військового призначення стали США, Ізраїль і Росія. На США припало близько 60 відсотків усього обсягу експорту озброєнь Хорватії.

Найбільший ріст продажів був зафіксований у сегменті стрілецької зброї. Зокрема, у США в 2012 році було продано 460 тисяч пістолетів HS2000. Крім того, за кордон поставлялися снайперські гвинтівки MACS M4 й RT-20, гранатомети RBG-6 і гвинтівки VHS-D з підствольними гранатометами.

Воєнній промисловості Хорватії вдалося досягнути значного росту експорту без жодної підтримки з боку уряду країни. В оборонно-промисловому комплексі Хорватії працюють близько п'яти тисяч людей. За словами Некіча, жодне з підприємств ОПК Хорватії не є державною монополією й не одержує державних субсидій.

ЗАКУПКИ

Данія відновила тендер на поставку винищувачів



Міністерство оборони Данії відновило тендер на поставку 30 винищувачів, які у складі ВПС повинні будуть замінити F-16 Fighting Falcon, повідомляє Defense News. Запрошення до участі в конкурсі одержали американські компанії Boeing і Lockheed Martin, шведська Saab і європейський консорціум Eurofighter. Тендер на поставку бойових літаків, оголошений в 2007 році, був припинений в 2010-му через різке погіршення економічної ситуації в Європі.

Запрошені компанії, як очікується, запропонують на конкурс винищувачі F/A-18E/F Super Hornet, F-35 Lightning II, JAS 39 Gripen NG і Typhoon. Згідно із заявою датського військового відомства, Eurofighter може взяти участь у тендері, якщо побажає. Європейський консорціум добровільно вийшов з тендера в 2007 році, оголосивши, що конкурс проводиться на невигідних для учасників умовах. Нібито міністерство оборони Данії віддає перевагу винищувачам F-35, у розробці яких бере участь як партнер 3-го рівня. Тепер у консорціумі Eurofighter оголосили, що прийняли запрошення датського військового відомства й що компанія візьме участь у тендері. У конкурсі інтереси Eurofighter буде представляти компанія EADS, що контролює 46 відсотків акцій консорціуму. Очікується, що підсумки конкурсу підведуть в середині 2015 року.

РЕФОРМИ

У Кубинці створять Центр спецоперацій

У підмосковній Кубинці-2 почалося створення Центру спеціального призначення Міністерства оборони Росії, повідомляє "Інтерфакс" з посиланням на джерело в російських силових структурах. Як очікується, службу в центрі будуть проходити близько 500 контрактників-спецназівців. Згідно з діючим графіком, формування Центру спеціального призначення завершиться наприкінці 2013 року.

У Кубинці-2 проходитиме додаткову підготовку за спеціальною програмою молодший командний склад груп спецпризначення військових округів і флотів. На будівництво службового житла для контрактників планується витратити близько 700 мільйонів рублів. Новий центр підпорядкують Командуванню сил спеціальних операцій Міністерства оборони Росії.

Про створення Командування сил спецоперацій було оголошено на початку березня 2013 року. За словами начальника Генерального штабу Збройних сил Росії генерала армії Валерія Герасимова, формування командування вже завершено.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

ПЛАНИ

Sea Launch і EchoStar домовилися про запуск супутника в 2015 році

Компанія Sea Launch ("Морський старт") і американський супутниковий оператор EchoStar досягли попередньої домовленості про запуск супутника зв'язку в 2015 році за допомогою ракети-носія "Зеніт-3SL" (розробник ракети – українське ДКБ "Південне") з плавучої платформи "Одіссей" (Odyssey), говориться в повідомленні Sea Launch.

"Це попередня угода з Sea Launch дає EchoStar ту свободу дій, яка необхідна нам для того, щоб забезпечити необхідні для запуску умови", – заявив глава EchoStar Satellite Services Андерс Джонсон (Anders Johnson).

Поновлення запусків з плавучого океанського космодрому в рамках програми "Морський старт" планується здійснити в кінці року, повідомив журналістам глава РКК "Енергія" Віталій Лопота, передає РІА "Новости".

"Ми готові відновити пуски хоч влітку, але міжвідомча комісія, що розслідує причини нештатного запуску, ще не винесла свого остаточного висновку, тому поновлення пусків планується в кінці року", – сказав Лопота.

З ПОВЕРНЕННЯМ!

Екіпаж ТПК "Союз ТМА-06М" повернувся на Землю

16 березня в заданому районі на північний схід від міста Аркалик (Республіка Казахстан) здійснив посадку спусковий апарат транспортного пілотованого корабля (ТПК) "Союз ТМА-06М". Посадка пройшла в штатному режимі.

На Землю повернувся екіпаж тридцять четвертої тривалої експедиції на Міжнародну космічну станцію у складі командира ТПК космонавта Роскосмосу Олега Новіцького, бортінженерів Євгенія Тарелкіна (Роскосмос) і Кевіна Форда (НАСА). Для російських космонавтів це був перший політ в космос, а їх американський колега зробив другу космічну експедицію.

Екіпаж почувається добре, було проведено післяпольотну реабілітацію.

На борту МКС Олег Новіцький та Євген Тарелкін спільно з іншими членами екіпажів брали участь у виконанні близько 50 експериментів за російською програмою науково-прикладних досліджень і експериментів.

Після відстиковки корабля від російського сегменту МКС і до прибуття на борт наступної тривалої експедиції на орбіті продовжує роботу екіпаж МКС-35 у складі командира астронавта Канадського космічного агентства Кріса Хадфілда і бортінженерів космонавта Роскосмосу Романа Романенка і астронавта НАСА Томаса Машберна.

У підмосковному Центрі управління польотами за посадкою екіпажу спостерігали рідні та близькі космонавтів, представники російських і зарубіжних засобів масової інформації, повідомляє прес-служба Роскосмосу.

АСТРОНОМІЯ

У Чилі відкрита найбільша в світі обсерваторія

Відбулася офіційна церемонія відкриття найбільшої в світі обсерваторії ALMA, розташованої на півночі Чилі, повідомляє Agence France-Presse.



На відкритті обсерваторії, побудованої в пустелі Атакама на плато на висоті близько 5 тисяч метрів над рівнем моря, був присутній, в числі інших, президент Чилі Себастьян Піньєра.

Чилійський лідер висловив упевненість в тому, що обсерваторія ALMA "принесе величезну користь людству, дозволить краще зрозуміти Всесвіт, в якому ми існуємо, і, можливо, навіть допоможе знайти життя за межами Землі".

ALMA (Atacama Large Millimeter Array – Великий атакамський міліметровий масив) вважається найбільшим і найбільш дорогим астрономічним проектом в історії. ALMA буде складатися з 66 радіотелескопів міліметрового і субміліметрового діапазону, об'єднаних в єдиний інтерферометр. На момент офіційного відкриття обсерваторії були встановлені 59 радіоантен. Решта сім планується ввести в експлуатацію до жовтня 2013 року. Для кореляції роботи всіх антен на станції встановлений суперкомп'ютер, здатний виконувати 17 квадрильйонів операцій в секунду, пише Lenta.ru.



ПРИВАТНИЙ КОСМОС

SpaceX провела випробування ракети-носія Grasshopper

У компанії SpaceX повідомили про проведення третього тесту нових комерційних ракет-носіїв багаторазового використання Grasshopper.

На відміну від використовуваних компанією SpaceX зараз ракет-носіїв Falcon, що є одноразовими, нові Grasshopper орієнтовані на багаторазове використання: вони можуть здійснювати не тільки вертикальний зліт, але і м'яку вертикальну посадку на тверду поверхню.

Строго кажучи, посадку здійснює не повністю ракета Grasshopper, а її верхній ступінь, де можуть розташовуватися вантажі (а в більш віддаленому майбутньому і люди), є власні двигуни і система стабілізації, що дозволяє ступені стійко стояти на твердій рівній поверхні без використання стартового столу космодрому.

Як і під час двох інших тестів, зараз Grasshopper виконала вертикальний зліт і через нетривалий час ракета повернулася на стартову позицію. Висота зльоту склала 80 метрів. Весь політ тривав близько 34 секунд, приземлилася ракета в те ж місце стартового майданчика, звідки злітала.

Нагадаємо, що до цього – в грудні 2012 року – Grasshopper злітала на висоту 40 метрів, а перші вогневі випробування ракети відбулися у вересні 2012 року.

Зараз до борту МКС пристикований вантажний космічний апарат Dragon виробництва SpaceX, який доставив на станцію обладнання і вантажі. Dragon був запущений в космос за допомогою ракети Falcon-9 і пробуде в пристикованому стані до 25 березня, після чого відчалить від МКС, спуститься на Землю і повинен впасти в заданий район Тихого океану, де його чекатимуть наземні екіпажі для доставки на сушу.

НА МАРС!

Роскосмос і ЄКА підписали Угоду про співробітництво в галузі космосу

У Парижі керівник Федерального космічного агентства (Роскосмос) В.Поповкін і генеральний директор Європейського космічного агентства (ЄКА) Ж.-Ж.Дорден підписали Угоду про співробітництво в галузі дослідження Марса та інших тіл Сонячної системи робототехнічними засобами.

Плановане співробітництво має на увазі дослідження Марса, а також Юпітера і Місяця.

Дослідження Марса передбачають реалізацію місій "ЕкзоМарс" 2016 і 2018 рр.

Місія 2016 передбачає використання орбітального модуля і демонстраційного десантного модуля.

Орбітальний модуль призначений для вивчення малих газових домішок атмосфери і розподілу водяного льоду в грунті Марса. Корисне навантаження орбітального модуля включає наукову апаратуру, надану Роскосмосом та ЄКА. Демонстраційний десантний модуль призначений для відпрацювання необхідних технологій входу в атмосферу, спуску, посадки і проведення науковими приладами наукових досліджень на поверхні Марса. Крім того, орбітальний модуль забезпечує можливість ретрансляції даних для демонстраційного десантного модуля місії 2016 року і десантного модуля і марсохода місії 2018 року і, можливо, інших місій в майбутньому.

Місія 2018 передбачає використання десантного модуля з посадкової платформою, створюваних Роскосмосом, і перелітного модуля і марсохода, створюваних ЄКА. Завдання марсохода полягає в дослідженні поверхні і підповерхневого шару в безпосередній близькості від місця посадки, проведення геологічних досліджень та пошуку слідів минулого і існуючого життя.

Крім того, для обох місій Роскосмос надає ракети-носії "Протон", розгінні блоки "Бриз-М" і відповідні пускові послуги.

При дослідженні системи Юпітера особливу увагу планується приділити вивченню Юпітера, його навколишнього простору і галілеївських супутників за допомогою здійснення Роскосмосом проекту "Лаплас-П" для проведення контактних досліджень на поверхні Ганімеда і здійснення ЄКА проекту "JUICE" для проведення дистанційних досліджень крижаних супутників Юпітера.

Завдання дослідження Місяця полягає в доставці зразків грунту з полярних регіонів Місяця для аналізу в лабораторіях на Землі за допомогою здійснення польоту російського посадкового апарата "Луна-Ресурс" та реалізації місії з повернення зразків грунту на Землю. При цьому внесок ЕКА полягає в наданні Роскосмосу систем відбору і обробки зразків реголіту, систем навігації, наукових приладів і підтримки для забезпечення стійкого зв'язку і управління протягом всієї місії.

"Ми довго йшли до цієї події і виконали велику спільну роботу. Проект "ЕкзоМарс" повинен стати другим великим проектом після "Союзу" в Куру. Це ще раз підтверджує, що втілювати в життя такі грандіозні плани необхідно в міжнародній кооперації. Наукові дані, які ми плануємо отримати в ході реалізації всіх намічених проектів, важливі для всієї світової спільноти", – сказав В.Поповкін.

"Грандіозність програми "ЕкзоМарс" полягає в тому, що завдяки спільній участі вчених і інженерів Європи і Росії в цих двох дивовижних місіях, для яких будуть розроблені нові технології, що демонструють конкурентоспроможність Європейської промисловості і які будуть важливі при підготовці серйозної участі ЄКА в майбутніх міжнародних дослідницьких місіях, буде знайдено відповідь на ключове питання: "Чи було коли-небудь життя на Марсі?", – сказав Ж.-Ж.Дорден.

Угода передбачає, що російські вчені та інженери стають повноправними учасниками всіх міжнародних наукових і технічних груп, створених сторонами за проектом з метою науково-технічного супроводження підготовки та здійснення проекту, розробки наукових програм, обробки та аналізу отриманих даних, повідомляє прес-секретар керівника Роскосмосу.

РОЗРОБКИ



Швейцарська компанія створить міні-шатл для запуску супутників

Швейцарська компанія S3 (Swiss Space Systems Holding SA) оголосила про плани створити багаторазову систему для запуску в космос міні-супутників масою до 250 кілограмів за ціною в чотири рази нижчою за ринкову. Перший запуск заплановано на 2017 рік.

Сама компанія була заснована в 2012 році, однак тільки зараз пройшла церемонія її офіційного "запуску". Засновник і глава компанії Паскаль Жауссі (Pascal Jaussi), колишній льотчик-випробувач швейцарських ВПС, представив проект пускової системи.

Вона буде складатися з авіалайнера класу Airbus A300, на "спині" якого встановлюватиметься невеликий суборбітальний Космоплан. Після зльоту на висоті близько 10 кілометрів Космоплан буде відділятися від літака, запускати двигуни і підніматися на висоту 80 кілометрів. Тут буде запускатися другий ступінь, який і доставить супутники на орбіту заввишки до 700 кілометрів. Потім літак і Космоплан сядуть на той же аеродром, звідки злетіли.

При створенні нової системи S3 буде спиратися на розробки свого партнера, компанії Dassault Aviation, яка в 1980-ті роки брала участь у створенні європейського шатла "Гермес" (Hermes). S3 заявляє, що за рахунок використання цієї спадщини, а також напрацювань інших партнерів, зокрема Європейського космічного агентства, створення системи обійдеться лише в 250 мільйонів швейцарських франків (203 млн євро) замість кількох мільярдів. Вартість одного запуску складе лише 10 мільйонів франків – приблизно в чотири рази дешевше, ніж поточна ринкова ціна.

У 2015 році S3 планує побудувати космопорт в Пайерн (кантон Во), що обійдеться в 50 мільйонів франків, а в 2016 році закінчити будівництво шатла, передає РІА "Новости".

Сторінку підготував Віктор Гедз.

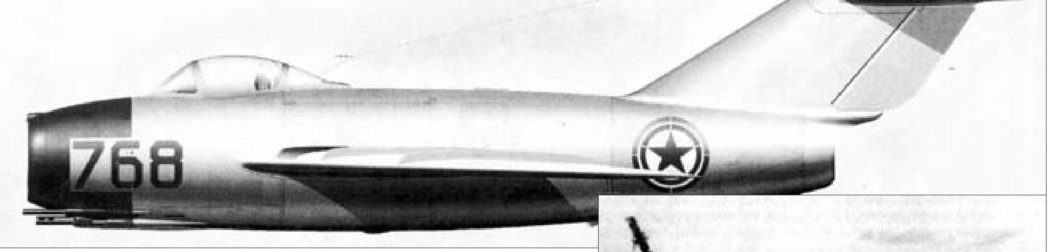
Кращий ас корейської війни



Герой Радянського Союзу полковник Євген Пепеляєв, підлеглий та вихованець видатного льотчика усіх часів і народів, тричі Героя Радянського Союзу маршала авіації Івана Кожедуба, розпочав свій шлях у небо незадовго перед початком Великої Вітчизняної війни на Далекому Сході, перший бойовий досвід отримав у сорок третьому році, а ось якнайкраще проявив себе під час війни у Кореї. За її результатами він був визнаний одним із кращих та найбільш результативних асів реактивної авіації. 18 березня 2013 року прославленому асу мало би виповнитися 95 років, втім, до такого поважного ювілею Євген Георгійович не дожив якихось два місяці...

Ера гвинтової авіації вписала до книги всесвітньої історії авіації чимало славних імен. Але час брав своє, і наприкінці сорокових років двадцятого століття на зміну гвинтовим машинам прийшла реактивна техніка. Ось естафету майстрів повітряного бою періоду Великої Вітчизняної війни підхопила ціла плеяда талановитих льотчиків-реактивників. І одним із асів, який досяг на реактивних літаках по-справжньому видатних результатів, став полковник Євген Пепеляєв. Командуючи під час війни у Кореї 196-им винищувальним авіаційним полком, він виконав 108 бойових вильотів, провівши 38 повітряних боїв, під час яких особисто збив 23 реактивних літаки противника. Його полк був кращим за підсумками бойової діяльності, знищивши у повітряних боях 108 американських літаків, втративши при цьому 10 машин та 4 льотчиків.

Народився Євген Пепеляєв 18 березня 1918 року у місті Бодайбо Іркутської губернії. Після школи та ФЗУ закінчив перший курс Омського залізничного будівельного технікуму, але, взявши приклад зі старшого брата Костянтина, який став військовим льотчиком, а пізніше, у 1941 році героїчно загину у повітряному бою над озером Ільмень, відрахувався з технікуму та вступив до Одеського аероклубу. Отримавши у клубі ази льотної підготовки, юнак став курсантом Одеської військової авіаційної школи.



МіГ-15біс "768" Євгенія Пепеляєва в той самий день (20.05.1951), коли він збив Ф-86А "Сейбр", який пілотував Мілтон Нельсон.



F-86A "Сейбр", підбитий Є.Г.Пепеляєвим в повітряному бою 6 жовтня 1951 року, здійснив вимушену посадку на північнокорейській території.



Євген (ліворуч) із матір'ю, братом Костянтином і сестрою Людмилою. Одеса, 1937 рік.

Після закінчення у 1938 році школи молодий льотчик потрапив служити на Далекий Схід, де літав спочатку на І-16, а згодом – на ЛаГГ-3.

Велику Вітчизняну війну старший лейтенант Євген Пепеляєв зустрів на посаді заступника командира ескадрильї. Як і переважна більшість льотчиків, які несли службу у східних округах, Євген рвався на фронт. Однак до діючої армії йому судилося потрапити лише у листопаді 1943 року, і то – ненадовго, лише на період бойового стажування у 162-му винищувальному авіаційному полку 309-ї винищувальної авіаційної дивізії 1-ї Повітряної армії 2-го Білоруського фронту. Там Пепеляєв літав на літаках Як-7Б, виконав 12 бойових вильотів та взяв участь у 3 повітряних боях. Щоправда, перемог він не мав, оскільки на той час був період затишшя, і активних бойових дій у повітрі не велося.

Повернувшись з бойового стажування, офіцер продовжив службу у тому ж 330-му полку. У сорок п'ятому році ця авіаційна частина входила до складу вже 245-ї дивізії 10-ї Повітряної армії, яка з початком радянсько-японської війни підтримувала війська 2-го Далекосхідного фронту. В основному дивізія діяла по наземних цілях японців, оскільки у повітрі на той момент противник опору вже практично не здійснював. Особливо від авіації діставалося ворожим комунікаціям на річці Сунгарі. У цих боях заступник командира полку майор Пепеляєв здійснив 30 бойових вильотів на літаку Як-9Т, під час яких знищив паровоз і потопив катер противника.

Восени 1945 року, одразу ж після закінчення Другої світової війни, відносини СРСР із вчорашніми союзниками стали досить напруженими, і особливо – на Сході. Після того, як Радянська армія залишила Маньчжурію, у китайських портах Жовтого моря почали висаджуватися американські війська. У відповідь до Північно-східного Китаю знову були направлені війська 6-ї гвардійської танкової армії та авіація, в тому числі – і 300-й винищувальний авіаполк, яким на той час вже командував підполковник Євген Пепеляєв. Базувався полк у Мукдені. Його літаки поки що виконували розвідувальні польоти над пунктами висадки американців.

Так продовжувалося до весни 1946 року, коли американці нарешті пішли. Повернулися до Забайкалля й радянські війська.

Восени того ж року підполковника Пепеляєва направили на вищі льотно-тактичні курси вдосконалення офіцерського складу. Закінчивши їх наприкінці 1947 року, офіцер став заступником командира 196-го винищувального авіаційного полку ВПС Московського округу.

У МосВО Пепеляєв освоїв нову авіаційну техніку, взяв участь у повітряних парадах та авіаційних святах на літаках Ла-15 та МіГ-15

Наприкінці 1950 року, через деякий час після початку корейської війни, 196-ий авіаполк під командуванням підполковника Євгена Пепеляєва був направлений у Китай. Уже в січні 1951 року полк перебазувався на аеродром Дуньфин, де протягом чотирьох місяців проходив інтенсивну підготовку до ведення бойових дій. Основним завданням 324-ї винищувальної авіаційної дивізії, до складу якої входив полк, і якою командував прославлений Іван Кожедуб, було прикриття ГЕС та залізничного мосту через цю річку.

Перший бій полк Пепеляєва прийняв того ж дня. Тоді радянські льотчики збили два "Сейбри", але й самі втратили два МіГи. Сам комполку свій рахунок відкрив за декілька днів, збивши F-86. Бій був швидкоплинним: американський льотчик не помітив його МіГ, коли Пепеляєв зайшов йому у хвіст.

Фронтові будні радянських льотчиків були сповнені ратних клопотів та тривог. Спочатку полк діяв на літаках МіГ-15, а у червні 1951 року був переозброєний на МіГ-15біс – найновіший на той час винищувач із більш потужними двигунами та ефективними повітряними гальмами.

У розпалі серпневих боїв Пепеляєву було присвоєно чергове військове звання "полковник".

Полковникові Пепеляєву доводилося керувати винищувачами як з наземного КП, так і особисто водити льотчиків у бій. Свою кращу сутичку він провів в один із вересневих днів 1951 року, коли його група МіГів перехопила 12 літаків F-94 "Старфайр", збивши при цьому 7 машин, із яких 2 – на рахунку командира.

На фронті 196-й полк пробув до лютого 1952 року. Свою крайню перемогу полковник Пепеляєв одержав 15 січня, збивши черговий "Сейбр". Всього ж з 1 квітня 1951 по 1 лютого 1952 року він виконав 108 бойових вильотів, у 38 повітряних боях збив 20 літаків противника: 1 F-80 "Шутінг Стар", 2 F-84G "Тандэрджет", 2 F-94 "Старфайр", решта – F-86 "Сейбр". Ще три літаки офіційно зараховані не були...



За формулою "кількість перемог на один бойовий виліт" Пепеляєв мав найвищу результативність – 0,19. Кожні 5 вильотів він збивав літак. А у двох боях він знищив по два літаки. Полк під його командуванням знищив понад 100 машин противника різних типів. Перемоги, щоправда, давалися нелегко: у небі Кореї полк втратив 4 льотчиків та 10 літаків.

Офіційно за підсумками боїв у Кореї Євген Пепеляєв був визнаний другим асом серед винищувачів, поступившись Миколі Сутягіну, який одержав 22 перемоги. Однак після виходу в світ спогадів Євгена Пепеляєва про корейську війну, з'ясувалося, що реально він збив 23 літаки. Таким чином, загальний результат його бойової діяльності є найвищим не лише у ВПС СРСР, а й у світовій реактивній авіації в цілому!

Серед причин успішної бойової роботи свого полку Євген Пепеляєв називав високу працездатність і злітаність льотчиків, які здійснювали по декілька вильотів на добу.

За мужність, високий професіоналізм та бойову роботу в небі Кореї 22 квітня 1952 року полковник Євген Пепеляєв був удостоєний звання Героя Радянського Союзу.

Полковник Євген Пепеляєв налітав понад 2000 годин, освоїв 30 типів літальних апаратів, серед яких – такі реактивні винищувачі, як Як-15, Як-17, Як-25, Ла-15, МіГ-15, МіГ-17, МіГ-19 та Су-9.

У 1958 році він закінчив Військову академію Генерального штабу. Літав до 1962 року. У відставку звільнився у 1973 році. Багато років працював в одному з науково-дослідних інститутів у Москві. Не стало Героя 4 січня 2013 року...

Олексій Тригуб.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

25 – 31 березня



25 березня 1923 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу М.І.Сємейко.*



25 березня 1923 р. *народився льотчик, Герой Радянського Союзу О.Ф.Бабенко.*

25 березня 1929 р. *народився маршал авіації О.М.Волков.*

25 березня 1958 р. *відбувся перший політ винищувача-перехоплювача Avro CF-105 Arrow, Я.Жураковський.*



25 березня 1966 р. *народився директор ДП "Чугуївський авіаційний ремонтний завод" О.В.Соловйов.*

25 березня 1966 р. *народився начальник метеорологічної служби штабу КПС ЗС України І.І.Мельник.*

25 березня 1968 р. *відбувся перший політ літака-розвідника з РЛС Іл-20 із ТВД АІ, екіпаж С.Г.Близнюка.*

26 березня 1923 р. *постановою Раднаркому УРСР за сприяння Товариства авіації та повітроплавання України і Криму та Головного управління повітряного флоту Червоної армії було створено акціонерне товариство "Укрповітрошлях". Центральним пунктом став Харків.*



26 березня 1970 р. *народився начальник зенітних ракетних військ Командування Повітряних Сил Збройних Сил України Д.В.Карпенко.*

27 березня 1943 р. *на літаку БІ-1, на якому було встановлено рідинно-реактивний двигун, було досягнуто швидкості 800 км/год. На жаль, політ закінчився авіакатастрофою, пілот Г. Бахчіванжі загинув.*

27 березня 1948 р. *було завершено заводські випробування бустерів елеронів і керма висоти на літаку Су-9 ("К"), льотчик-випробувач Г.М.Шиянов.*

27 березня 1959 р. *народився директор ДП "Кіровоградський ремонтний завод" В.А.Галико.*

27 березня 1968 р. *в авіаційній катастрофі МіГ-15УТІ загинули перший космонавт планети Ю.О.Гагарін і льотчик В.С.Сєрьогін.*

27 березня 1978 р. *відбувся перший фізичний пуск прототипу реактора ядерного ракетного двигуна ЯРД-РД-0410.*

28 березня 1908 р. *був здійснений перший в Європі політ з пасажиром на борту (Л. Делагранж, пролетів 24.4 км за 29 хв. 53 сек).*



28 березня 1913 р. *народився морський льотчик-штурмовик, двічі Герой Радянського Союзу Н.Г.Степанян.*

28 березня 1934 р. *народився провідний конструктор КБ "Південне" В.М.Паппо-Користін.*



28 березня 1943 р. *вперше було здійснено політ літака Як-1М.*



28 березня 1946 р. *народився заступник начальника ГлШ (з льотної служби) ВПС України (2001-2002) В.М.Вінніченко.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

25 – 31 березня



28 березня 1963 р. *прийнята на озброєння РСЗО БМ-21 "Град".*



28 березня 1988 р. *встановлено світовий рекорд висоти горизонтального польоту 19050 м льотчиком-випробувачем Є.І.Фроловим на літаку П-42.*



29 березня 1945 р. *народився начальник ГШ ЗС України (2001-2002) П.І.Шуляк.*

29 березня 1958 р. *з космодрому "Байконур" було здійснено успішний запуск міжконтинентальної балістичної ракети Р-7.*

29 березня 1965 р. *створено ДП "Державне Київське конструкторське бюро "Промінь".*

Наприкінці березня 1918 р. *у Збройних Силах УНР створено Запорізьку повітряну ескадру.*



30 березня 1908 р. *народився перший начальник космодрому Байконур О.І.Нестеренко.*

30 березня 1937 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР Ф.М.Воробйов.*

30 березня 1967 р. *у СРСР сформовано війська ракетно-космічної оборони (командувач – Ю.В.Вотинцев).*

30 березня 1973 р. *здійснив перший політ навчальний літак вертикального зльоту Як-36МУ (Як-38У), льотчик-випробувач М.С.Дексбах.*

30 березня 1983 р. *завершено серійне виробництво фронтового бомбардувальника Су-24.*



31 березня 1894 р. *народився авіаконструктор, тричі Герой Соціалістичної Праці С.В.Іллюшин.*

31 березня 1902 р. *народився льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу А.Б.Юмашев.*

31 березня 1908 р. *народився льотчик-випробувач С.М.Андреєв.*



31 березня 1927 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу В.С.Іллюшин.*



31 березня 1954 р. *народився перший заступник Головного інспектора МО України – головний військовий інспектор Ю.Є.Шаповал.*



31 березня 1959 р. *народився Головний інспектор Повітряних Сил Головної інспекції МО України М.М.Петрушенко.*

31 березня 1978 р. *запущено ШСЗ "Космос-1000", що є початком створення космічної навігаційної системи "Цикада".*

Штурм неба

Реактивные истребители II поколения

СССР, единственный из великих держав, пришел к концу Второй мировой войны (1939-1945 гг.) без собственной реактивной авиации

Продовження. Початок в №7.

В ходе работ над "174" совершенно новыми в практике ОКБ-301 явилась установка в хвостовой части створов воздушных тормозов, приводимых в действие гидросистемой, а также создание герметической кабины для реактивного истребителя с ТРД.

Разработка самолета "174" прошла исключительно быстро и закончилась в декабре 1947 года. Самолет был вооружен тремя новыми пушками НР-23, разработанными под руководством А.Нудельмана и А.Рихтера с боезапасом по 100 патронов. Новым был и автоматический прицел АСП-1Н (копия английского Мк-IIID), имевший гироскопический механизм и подвижную сетку и вырабатывающий необходимые углы упреждения для стрельбы в зависимости от высоты полета, температуры окружающей среды и угловой скорости движения цели. АСП-1Н обеспечивал прицельную дальность стрельбы до 800 м вместо 400 м у своих предшественников.

Торопилось и ОКБ А.Микояна, спроектировавшее истребитель И-310 (будущий МиГ-15) со стреловидным крылом и оперением и двигателем "Нин".

Опытные машины "174" и И-310 №01 были закончены почти одновременно: И-310 был перевезен в ЛИИ 24 декабря, "174" – 31 декабря 1947 года. Первый вылет самолета И-310 конструкции А.Микояна состоялся 30 декабря 1947 года, а "174" конструкции С. Лавочкина – 8 января 1948 года.

Самолет "174" испытывал шеф-пилот ОКБ-301, Герой Советского Союза полковник Иван Евграфович Федоров. В 44-м полете 11 мая 1948 года возникла сильная тряска самолета. С большим трудом летчику удалось покинуть аварийную машину старым обычным способом.

Программа заводских испытаний была завершена уже на самолете "174Д" (Дублер). Первый полет на нем летчик Федоров совершил 12 июня 1948 года, а уже 22 июня 1948 года самолет был предъявлен на государственные испытания.

Месячная задержка, связанная с аварией первого экземпляра "174", дала возможность конкурентам вырваться в лидеры. Два экземпляра И-310, получившего к этому времени обозначение МиГ-15, как раз на месяц опередили "174Д" с предъявлением на государственные испытания.

Госиспытания "174Д" прошли в период с 1 августа по 25 сентября 1948 года. В ходе испытаний выявилась недостаточная путевая устойчивость машины. Самолет поставили на доработку. После доводки машина пришла в соответствие с требованиями ВВС и в окончательном виде по своим летно-техническим данным соответствовала заданию, утвержденному правительством.

Госиспытания – серьезный экзамен. МиГ-15 и Ла-174 вступили в очный спор

Первый этап испытаний в Научно-испытательном институте ВВС (НИИ ВВС) продолжался до 25 августа 1948 года.

Государственные испытания – серьезный экзамен для любого самолета, тем более для истребителя, которого с нетерпением ждали военные. Именно здесь МиГ-15 и Ла-174 – так теперь стали называть "174Д" – впервые вступили в очный спор друг с другом.

Госиспытания этих машин показали, что новаторские идеи, заложенные в конструкцию этих самолётов, позволили получить не виданные ещё в отечественной авиации летные характеристики.

По максимальной скорости МиГ-15 и Ла-174 оказались практически равноценными. Максимальная скорость МиГ-15 составляла 1042 км/ч на высоте 2620 метров, а Ла-174 – 1040 км/ч на высоте 3000 метров.

Благодаря большей тяговооруженности МиГ-15 показал более высокие данные по скороподъемности, чем Ла-174: время набора высоты 5000 м составляло 2,3 мин против 3,0 мин. Зато у Ла-174 лучше оказалась горизонтальная маневренность, характеристики разгона и торможения. Этому способствовало наличие у Ла-174 воздушных тормозов, в то время как на опытных МиГ-15 их еще не было. Максимальная дальность полета и МиГ-15, и Ла-174 превысила заданную техническим заданием величину 1200 км на высоте 10 000 метров и составила соответственно 1395 и 1320 км (без подвесных баков).

Благодаря хорошей аэродинамике Ла-174 превзошел МиГ-15 и по характеристикам устойчивости и управляемости, особенно на больших скоростях.

Самолет МиГ-15, по итогам испытаний в НИИ ВВС, рекомендовался в серийное производство после устранения выявленных дефектов, основными из которых были: малая (или недостаточная) эффективность элеронов и чрезмерные усилия на ручке управления от них, поскольку бустерного управления на МиГ-15 ещё не было, а также раскачка самолета при полете на максимальной скорости и при стрельбе из 37-миллиметровой пушки. Рекомендовалось заменить металлический топливный бак в фюзеляже – резиновым.

В ходе государственных испытаний было проведено несколько воздушных боев с истребителями "Спитфайр-IX", Ла-9 и Як-25-2 с прямым крылом и двигателем "Дервент-V", проходившим тогда государственные испытания. На вертикалях преимущество МиГ-15 было исключительным, но только в скороподъемности, поскольку занять выгодную позицию для маневренного боя летчику "МиГа" не удалось. Но главный вывод всё же был сделан. Новая техника диктовала поиски новых приемов воздушного боя.

В целом было признано, что опытные самолёты МиГ-15 и Ла-174 имеют высокие летно-технические данные, несмотря на имеющиеся дефекты и недостатки. 23 августа 1948 года (т.е до окончания госиспытаний МиГ-15 и задолго до окончаний госиспытаний Ла-174) правительство приняло решение о запуске обоих в серийное производство. Для серийного производства МиГ-15 кроме предприятия в Куйбышеве выделили еще два завода: №153 в Новосибирске и №138 в Москве. Ла-174 должен был выпускаться на двух заводах: головном №21 г. Горький и №292 в Саратове. Тем же постановлением правительства ОКБ Микояна и Лавочкина были обязаны устранить на опытных самолетах все обнаруженные дефекты и недостатки и в ноябре 1948 года предъявить их в ГК НИИ ВВС на контрольные испытания. А уже к началу 1949 года должно было начаться их серийное производство.

Тем временем на серийных заводах шла подготовка к производству МиГ-15 и Ла-174 (наименование Ла-15 последнему было присвоено только в апреле 1949 года).

Головной завод по выпуску Ла-174 – №21 в Горьком начал подготовку серийного производства 15 сентября 1948 года с получением от ОКБ чертежей опытного самолета. На 21-м заводе в 1949 году предполагалось выпустить 650 самолётов, но конструкция Ла-174 была мало приспособлена для серийного производства. Заводским конструкторам пришлось срочно перерабатывать многие узлы и спроектировать оснастку для их изготовления. Много сил требовали постоянные доработки и совершенствование конструкции самолета. Сборка первых изделий пришлась на октябрь 1948-го – январь 1949-го. Первые пять машин, построенные в это время с устраненными недостатками, отмеченными ГК НИИ ВВС при испытании опытного самолета "174Д", подлежали заводским испытаниям. Первый серийный горьковский Ла-174 поднял в воздух летчик-испытатель С.Айрапетов.

В марте 1949 года 21-й завод выпустил первые 20 истребителей, которые без особых замечаний были приняты военпредами и незамедлительно направлены в 196-й истребительный авиационный полк, в Кубинку, где намечалось провести их войсковые испытания.

Под лозунгом "Даешь!" всемерного форсирования работ по выпуску МиГ-15 и Ла-174 прошел апрель 1949 г. 21-й завод собрал 21 машину Ла-174. В апреле была собрана и первая машина на заводе №292 в Саратове. Совет Министров утвердил акты государственных контрольных испытаний Ла-174, и самолету было присвоено наименование "Лавочкин-15". Одновременно правительством были поставлены и новые задачи ОКБ-301: провести улучшения на одном из серийных самолётов, а также построить два опытных образца двухместных учебно-тренировочных самолетов на базе Ла-15. С целью дальнейшего улучшения летных характеристик Ла-15 главному конструктору двигателей В. Яковлеву совместно с ЦИАМ было поручено выполнить работы по форсированию реактивного двигателя РД-500 (советская копия английского "Дервент-V") путем дожигания топлива за турбиной. Однако не прошло и месяца, как всё переменилось. Успешно прошел стендовые государственные испытания и был принят на вооружение реактивный двигатель ВК-1, созданный на базе английского "Нина" конструкторским бюро В.Климова. Безусловно, применение более мощного ВК-1 с тягой 2700 кг вместо РД-500 обещало дальнейшее улучшение лётных характеристик самолётов, созданных под этот тип двигателя.

Совет Министров принял решение. Реорганизация производства истребителей

Правительство приняло новое решение, направленное на реорганизацию производства истребителей на отечественных серийных заводах. Предлагалось оставить в серийном производстве один тип фронтового истребителя – МиГ-15 с двигателем ВК-1 (Микоян уже начал прорабатывать установку ВК-1 на МиГ-15) и один тип фронтового бомбардировщика – Ил-28, также с двигателем ВК-1.

В результате такой унификации было предложено прекратить на заводе №21 серийный выпуск Ла-15 и начать подготовку к производству реактивного фронтового истребителя МиГ-15 с двигателем ВК-1. По саратовскому заводу №292 решения пока не принималось.

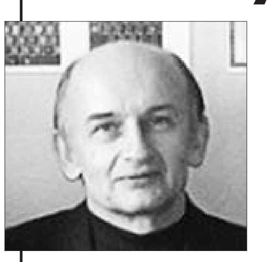
Поставленный в известность об этом предложении С.Лавочкин тут же пишет обращение к И.В.Сталину, в котором он пытается оспаривать решение на выбор МиГ-15 для серийного производства на горьковском заводе №21. В его аргументах была доля истины. Дело в том, что 19 февраля 1949 года завершились государственные испытания самолета Ла-168 (как упоминалось ранее, работы по "168" откладывались "до лучших времен") с форсированным двигателем "Нин". Он показал прекрасные лётные данные, заметно превосходящие данные всех ранее испытанных самолётов. Максимальная скорость составляла 1084 км/ч на высоте 2750 метров, а число "М", достигнутое в полете со снижением, равнялось 0,984. Скороподъемность "168" тоже была наилучшей – время набора высоты 5000 метров составляло 2,0 мин, а высоты 10 000 метров – 5,5 мин... Было ясно, что МиГ-15 уступает по летным характеристикам самолетам Ла-168 и особенно Ла-176, хотя и имеет преимущества в части освоения в серийном производстве. Было выявлено также заметное преимущество "168-го" в горизонтальной и вертикальной маневренности, характеристиках разгона и торможения, взлётно-посадочных свойствах. Лишь по максимальной дальности полёта самолет "168" несколько уступал МиГ-15 и Ла-15, но она в точности соответствовала заданию – 1200 км на высоте 10 000 метров. Всё это так, но к этому времени все серийные заводы уже были загружены выпуском МиГ-15 и Ла-174 (Ла-15), и все доводы о запуску, Ла-168 в серийное производство остались только доводами...

А рубежом в развитии отечественного самолетостроения, подходившего к достижению сверхзвуковых скоростей, явилось создание в конструкторском бюро С.Лавочкина опытного истребителя Ла-176. Создание Ла-176 явилось важным рубежом в развитии отечественной истребительной авиации – началом покорения сверхзвука.

Далі буде.

Ігор Чичкань. Людмила Кошелєва.
Матеріал до друку підготував Володимир Алєксєєв.

Клавіатура, яка “розуміє” всі мови світу



Євген Шевцов, кандидат технічних наук та доцент кафедри Севастопольського військово– морського інституту ім. Нахімова, створив інтерактивну клавіатуру, клавіші якої можуть зображати будь-які символи, необхідні користувачеві. Винахід пролежав “у столі” 12 років, перш ніж знайшов свою реалізацію. Коли в серпні 1991 року Євген представив свою розробку в патентному відділі за місцем роботи, на цей чудо-винахід майже ніхто не звернув уваги, адже під час розпаду Радянського Союзу заявки новаторів не мали особливого попиту. Вперше після невдалої спроби про свій винахід автор заявив лише у 2003 році.

Як відомо, на текстових клавішах традиційних клавіатур зображені лише літери кирилиці та латиниці, що суттєво гальмує роботу з багатомовними текстовими редакторами з числом мов більше двох та різноманітною графічною символікою. В свою чергу, унікальність інтерактивної клавіатури полягає в тому, що її клавіші перетворюються на своєрідні монітори або мініатюрні дисплеї, на яких залежно від потреби відображаються необхідні графічні символи – шрифти, ієрогліфи, формули, піктограми, символи та навіть нотні знаки.

Окрім комп’ютера та ноутбука, таку клавіатуру можна встановити навіть на мобільному телефоні, що суттєво спростить його використання.

У 2005 році на міжнародному салоні винаходів New Time за свою роботу Євген Шевцов отримав золоту медаль, а на московському міжнародному салоні промислової власності “Архімед – 2006” – кубок “Приз AGEPI”. Що ж до винагород на інших континентах, то в США винахідник став лауреатом першого конкурсу програми підтримки та розвитку інновацій міжнародного фонду Technobridge. Американці, на відміну від співвітчизників, відзначили унікальність проекту та його можливе подальше практичне застосування й тоді на виставці Євген продав свій патент всього-навсього за одну тисячу доларів. Тепер інтерактивну клавіатуру виробляють в Росії та США, до того ж американці складають спрощений варіант “клави” в монохромному вигляді й інтерактивних кнопок в неї лише дев’ять. Там вона коштує приблизно 200 доларів. А ось одна з московських дизайн-студій спільно з Тайванською компанією виробляє кольорову версію вартістю 1,5-2 тисячі доларів. В цій клавіатурі практично всі клавіші є інтерактивними.

Наразі компанія з США запропонувала винахідникові вдосконалити клавіатуру та на основі нових патентів виготовляти її в Україні. За словами самого Шевцова, це суттєво зменшить витрати на виробництво, оскільки в Америці на кожну клавішу витрачається 20 доларів, а в Україні цей показник буде набагато меншим. Автор винаходу вважає, що його помилкою було отримати лише український декларативний патент, який діє тільки шість років. Сьогодні розробка Євгена Шевцова захищена двома українськими свідоцтвами, а також автор захищає нові рішення з цієї перспективної теми.

Українські вчителі здобули “золото” на конкурсі з інформатики у Лондоні

Нещодавно у рамках Британської виставки освітніх технологій у Лондоні оголошено переможців Європейського конкурсу Microsoft Appathon зі створення програм для освітян на операційній системі Windows 8. Із трьох призів, українські учителі отримали два.



Абсолютним переможцем за голосуванням журі став Євген Мотурнак, учитель інформатики та економіки з навчально-виховного комплексу № 100 міста Дніпропетровська. Завдяки розробленому віртуальному конструктору електричних ланцюгів, учням старших класів та студентам технічних спеціальностей відтепер буде легше експериментувати із побудовою електричних схем та отримувати короткі підказки, посилання на вивчення теоретичного матеріалу тощо.

Учитель ділиться своїми враженнями: “Найскладнішим завданням було не створити сам програмний продукт, це лише технічні складності, а викристалізувати таку ідею, яка б була дійсно інноваційною не лише для України, а й для світу. Надати учням можливість побачити сухі електронні схеми у живому інтерактивному вигляді, показати електричні струми, потенціали та дозволити їм творити – ось головне завдання”.

Перемогу за результатами голосування учасників отримав додаток Matches (Сірники), створений командою з Методичного центру інформаційних технологій в освіті Управління освіти Оболонського району міста Києва: Олексієм та Олександром Тебенками, Світланою Литвиновою. За допомогою розробленої програми, можна вирішувати інтелектуальні задачі та розвивати логіку. Програма призначена для користувачів від 3 років і підвищує складність завдань за результатами вирішення попередніх задач.



“Наша ідея дуже проста — різні варіації гри з сірниками. На перший погляд — нічого особливого. Але це, насправді, і було однією з основних переваг нашої концепції. Ми хотіли показати, що навіть такі звичні і знайомі предмети, як сірники, з використанням творчого підходу можуть тренувати логіку, уяву, пам’ять, увагу і навіть реакцію!”, — коментує Олексій Тебенко.

Протягом місяця розроблені українськими учителями програми будуть доступні для безкоштовного завантаження на Windows Store.

Довідка:

Протягом осені 50 найкращих учителів Європи брали участь у віртуальних університетах, вивчали ази програмування на платформі Microsoft Research www.touchdevelop.com у рамках реалізації програми Microsoft “Партнерство в навчанні”. Після навчання учасники конкурсу мали три тижні для створення власних програм. Після розгляду журі, 21 учасник був запрошений на дводені випробування у Лондон, де у команді із професійними розробниками учителі допрацьовували свої ідеї і презентували їх на розгляд журі та публіки.

У Британській виставці освітніх технологій також брала участь офіційна делегація від України. Після проведення успішного пілоту для учителів Європи, планується запустити всесвітній конкурс Appathon восени 2013 року.

Зазначимо, що очільник Київської міськдержадміністрації привітав Світлану Литвинову, Олександра та Олексія Тебенків і вручив їм сертифікати номіналом 3000 гривень.

“Парад наукових проектів” на конкурсі “Intel-ЕкоУкраїна-2013” визначив переможців

Наприкінці лютого в м. Києві відбувся конкурс “Intel-Эко Україна-2013”, який провели Національний еколого-натуралістичний центр учнівської молоді спільно з Київським національним університетом імені Тараса Шевченка та дирекцією освітніх програм INTEL в Україні. В ньому взяли участь 205 молодих науковців, які представляли 175 дослідницьких проектів у десяти тематичних категоріях: екологія та охорона навколишнього середовища, ботаніка, зоологія, географія, геологія, медицина, біоінженерія, психологія, хімія та біохімія, екологічна інженерія, хімічна інженерія.

У рамках заходу діяли клуб фіналістів Intel ISEF та Академія розвитку Intel ISEF в Україні. Також проведено відкриту стендову презентацію “Парад наукових проектів”, відкритий стендовий захист кращих робіт, майстер-клас членів клубу фіналістів Intel ISEF та інтерактивне шоу “Весела наука”.

За рішенням конкурсного журі спеціальні премії від



Богдана Бандурко та Зеновія Швайка отримують відзнаки конкурсу.

Благодійного Президентського фонду “Україна” отримали Станіслав Лавриненко (м. Дніпропетровськ, проект “Темплантний синтез на пінонікелю як спосіб виготовлення високоефективного окиснонікелевого електрода гібридного суперконденсатора”) та Христина Ганзюк (м. Хмельницький, проект “Сапоніт – новий мінеральний сорбент багатогалузевого використання”). Саме вони представлятимуть Україну на Міжнародному конкурсі I-SWEEEP – 2013, який пройде з 8 до 13 травня 2013 року у м. Х’юстон (США).

Окрім того, у Міжнародному конкурсі наукових та мистецьких проектів учнів середніх загальноосвітніх шкіл (Genius), який пройде 16-21 червня 2013 року у м. Нью-Йорку (США), від України візьмуть участь Владислава Ткаченко (м. Одеса, проект “Розробка мукоадгезивних лікарських плівок з іммобілізованим лізоцимом”) та Назарій Паламар (м. Хмельницький, проект “Синтез похідних олігоазаценів, потенційних молекулярних напівпровідників n-типу”).

На V Міжнародну олімпіаду з екологічних проектів INEPO EUROASIA, який відбудеться 3-7 квітня 2013 року у м. Баку (Азербайджанська Республіка), від нашої держави поїде Єлизавета Рудь (м. Київ, проект “Ефекти вітамінів D3 та E на функціональну активність фагоцитуючих клітин крові за хронічного введення преднізолону”).



Дмитро Войтех представляє свій конкурсний проект.

А на Міжнародному фіналі INTEL ISEF, який пройде 12-17 травня 2013 року у м. Фінікс (США) власні наукові проекти захищатимуть Зеновія Швайка (м. Львів, проект “Автономний пристрій для захисту водойм від замору риби”), Богдана Бандурко (м. Донецьк, проект “Три проблеми – одне рішення”) та Дмитро Войтех (м. Київ, проекту “Енергетичні комірки, створені на основі нетрадиційних джерел живлення, та їх інтеграція в енергетичну систему”).

Львівські студенти модернізували підготовку до ЗНО

Завдяки цікавому та корисному винаходу двох львівських студентів усі абітурієнти, які мають мобільні телефони з операційною системою Android, тепер можуть готуватися до зовнішнього незалежного оцінювання, використовуючи свій смартфон.

Спеціальну програму “TestTerra” створили Іван Миляник, студент факультету прикладної математики Львівського національного університету ім. Івана Франка, та Андрій Харчишин, який вивчає комп’ютерні науки у Національному університеті “Львівська політехніка”.

А починалося все з всеукраїнського конкурсу “Золотий Байт”, у якому студенти-першокурсники вирішили взяти участь. Необхідною умовою була розробка IT-технології, яка могла б принести суспільну користь. “Будучи на той час студентами-першокурсниками, ми, вирішили створити щось корисне саме для абітурієнтів. Адже нерідко дорогою до репетиторів випускники просто марнують час, а так могли б потренуватися у тестах”, – розповідає один із винахідників Іван Миляник.

Маючи можливість отримати тестові запитання з української мови, хлопці вирішили розробити спеціальну програму для телефонів. “Спочатку ми домовилися щодо дизайну, опісля розподілили між собою роботу над програмуванням. Відповідно, кожен займався своєю частиною роботи. Після цього періодично зустрічалися і разом доводили усе до пуття”, – ділиться Іван Миляник.

На конкурсі неординарний винахід юних науковців здобув почесне третє місце. Проте на цей момент програма “TestTerra” ще не була готовою для використання, адже сам конкурс цього не вимагав. Тож за вдосконалення своєї розробки хлопці взялися лише на початку нового навчального року.

Перша версія програми “TestTerra” містить завдання з української мови та літератури і вже є у вільному доступі. “Власне, це найпоширеніші предмети, які здають абітурієнти під час зовнішнього незалежного оцінювання. У нашій базі налічується близько тисячі тестових питань, погоджених Львівським регіональним центром оцінювання якості освіти”, – розповідає ще один винахідник програми Андрій Харчишин.

Програма “TestTerra” автоматично формує тести з 15 запитань, кожне з яких має кілька варіантів відповідей, які можна обрати. Відповівши на всі запитання, можна ще раз перевірити їхню правильність, змінити варіант відповіді й отримати результат. Після цього на екрані з’являється кількість набраних балів. Також можна перевірити, на які ж питання відповідь була правильною, а на які – ні. У програмі є ще й функція “рекорди”, в яку автоматично заносяться найкращі результати.

Але на цьому розробники зупинятися не збираються: вони планують поповнити програму тестами із усіх предметів. Наразі працюють над тестами з історії України.

“Щоб повністю вдосконалити програму, потрібно ще добряче попітніти. Адже, наприклад, для математики необхідно відображати усі формули, графіки. Також потрібно продумати структуру тестування з англійської мови, адже з цього предмету воно відбувається на основі одного великого тексту”, – розповідають розробники програми.

До того ж, Андрій Харчишин наразі працює над удосконаленням програми та обіцяє зробити її доступною для iPhone. На думку хлопців, розробляти програму для старих моделей мобільних телефонів невигідно, адже молодь все частіше віддає перевагу новим моделям.

Директор Івано-Франківського центру оцінювання якості освіти Богдан Томенчук пояснює, що будь-які електронні засоби для підготовки до ЗНО – це добре, вони допомагають. Та їх треба використовувати для тренування, а не для навчання. “Деякі абітурієнти роблять велику помилку, готуючись до ЗНО за допомогою тестів онлайн. Не можна розраховувати на те, що вони дадуть необхідні знання. Готуватися варто за програмою, яка охоплює значно більше інформації, а електронні тести залишити для тренування та перевірки знань”, – запевняє Богдан Томенчук.

Сторінку підготувала Наталія Ярмілко.

МІНІ-ФУТБОЛ

ПвК "Південь" готується до чемпіонату ЗС України з міні-футболу

На базі Центрального спортивного клубу Міністерства оборони України відбувся чемпіонат з міні-футболу серед військових частин Повітряного командування "Центр". Захід відбувся під керівництвом командира ПвК "Центр" – заступника командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майора Аркадія Вашутіна.



У фіналі в напруженому протистоянні зійшлись два серйозних суперники, які від початку турніру демонстрували чудову злагоджену гру та неабияку жагу до перемоги. Це команда зв'язківців однієї з частин ПвК та командного пункту військової частини А0178.

У напруженій, цікавій та результативній боротьбі перемогу здобули військовослужбовці командного пункту на чолі з командиром полковником Олегом Грищенком.

За підсумками змагань визначили і кращого гравця. Ним став солдат Руслан Лаврик з команди чемпіонів. А кращим воротарем визнали майора Сергія Загарію з Навчально-тренувального центру Повітряних Сил.

Заступник начальника управління фізичної підготовки Генерального штабу ЗС України полковник Георгій Новодерьожкін і начальник відділу управління фізичної підготовки Генерального штабу ЗС України полковник Олександр Корнієнко нагородили переможців і кращих гравців кубками, почесними грамотами та сувенірами.

Кращі гравці, відібрані на цих змаганнях, в складі збірної команди Повітряного командування "Центр" братимуть участь в чемпіонаті Збройних Сил з міні-футболу, який відбудеться у квітні цього року на спортивній базі Харківського університету Повітряних Сил ЗС України.

Любов Киналь.

ФЕХТУВАННЯ

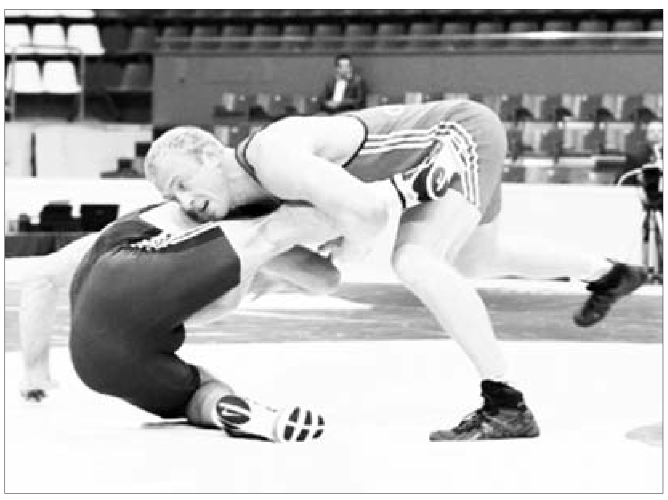
Українські фехтувальниці успішно виступили на етапі Кубка світу в Анталії

На командному етапі кубка світу в Туреччині, який відбувся вслід за індивідуальним турніром, збірна команда України у складі Ольги Жовнір, Галини Пундик, а також Ольги Харлан і Олени Вороніної завоювала третю нагороду найвищого ґатунку в цьому сезоні.

Сержант Галина Пундик, молодший сержант Ольга Жовнір та працівник ЗС України Олена Вороніна представляють команду майстрів з фехтування Центрального спортивного клубу Збройних Сил України. У фіналі наші дівчата обіграли росіянок.

А лідер команди Ольга Харлан завоювала друге індивідуальне золото у цьому сезоні і стала переможницею етапу Кубка світу з фехтування на шаблях.





БОРОТЬБА

Павло Олійник – чемпіон Європи з вільної боротьби!

19 березня в Тбілісі (Грузія) стартував чемпіонат Європи з вільної, греко-римської та жіночої боротьби. Шість днів на килимах Палацу спорту імені Гіві Картозія, що вміщає близько 10 тисяч глядачів, спортсмени боротимуться за 21 комплект медалей.

У перший день змагання були розіграні три комплекти нагород – серед вільників у вагових категоріях до 66 і 96 кг, а також серед жінок у вазі до 48 кг.

Українець Павло Олійник, спортсмен команди майстрів з єдиноборств Центрального спортивного клубу ЗУ України, став чемпіоном Європи у ваговій категорії до 96 кг, виграв по черзі: у болгарина Любена Ілієва (3:0, 2:1), словака Йозефа Яловара (0:1, 6:0, 6:0), албанця Ігзона Шали (2:8, 3:0, 8:0) і у фіналі у поляка Каміля Станіслава Скаскевіча (1:0, 4:0).

ГІМНАСТИКА

Олег Верняєв – срібний призер етапу Кубка світу

На другому етапі Кубка світу зі спортивної гімнастики, який відбувся у французькому Ла Рош сюр Йон, спортсмен ЦСК ЗС України працівник ЗС України Олег Верняєв фінішував другим у вправах на брусах.



У фінал наш гімнаст кваліфікувався з третім результатом, який у завершальному раунді змагань "обміняв" на друге місце – 15,433 бала. Зазначимо, що серед фіналістів програма Олега була найскладнішою – 6,600.

Японець Ріохеї Като обійшов українця завдяки вищій оцінці за виконання, набравши в сумі 15,500. "Бронза" дісталася Василісу Цолакідісу з Греції – 15,166.

Нагадаємо, що два тижні тому Олег здобув "срібло" на етапі Кубка світу в США в багатоборстві. У Франції розігрувалися медалі лише в окремих вправах.

У змаганнях також брали участь бронзові призери Олімпійських ігор Ігор Радивилів та Олександр Воробйов, однак до фіналу не потрапили. Ігор Радивилів був шостим в опорному стрибку і сьомим у вправах на кільцях. Олександр Воробйов – шостий на кільцях.

Сторінку підготував Олександр Олехнович.

ОФІЦІЙНО

Сергія Бубку обрано академіком Української академії наук

Диплом та спеціальний знак дійсного члена, академіка Української академії наук уславленому спортсмену та олімпійському діячу вручив президент Української академії наук Олексій Оніпко під час засідання відділення УАН "Фізична культура і спорт".



Таким чином, була високо оцінена діяльність Сергія Бубки з розвитку напрямку спортивної науки та освіти. За останні 7 років очолюваний Бубкою Національний олімпійський комітет ініціював проведення цілого ряду наукових семінарів та конференцій, запровадив низку унікальних освітніх проектів – "Олімпійський урок", "Олімпійська книга" та "Олімпійський куточок", "Олімпійське лелечення". Світ побачила велика кількість унікальної олімпійської літератури, починаючи від олімпійських щоденників, закінчуючи олімпійськими енциклопедіями та альманахами.

"Сьогодні наша Академія поповнилась творчими і гідними членами. Переконаний, що сьогоднішня подія принесе нові успіхи для розвитку нашої країни, зокрема спортивної складової. Загалом Україна багата на таланти у різних сферах, але спортсмени якнайкраще прославляють Україну в світі", – відзначив Олексій Оніпко.

"Для мене це велика честь та визнання. Звик постійно прагнути до досконалості. Наука та освіта – це двигуни будь-якого прогресу і спортивного також. Вдячний своїм вчителям, які виховували у мені прагнення до нових знань та самоудосконалення", – підкреслив Сергій Бубка.

Президент НОК висловив також вдячність професорам Володимиру Платонову та Марії Булатовій, за підтримки яких у співпраці з Олімпійською академією України і Національним університетом фізичного виховання та спорту, Національний олімпійський комітет реалізував цілу низку вкрай важливих наукових та освітніх проектів, видавши масу унікальної літератури.

"Спорт без спортивної науки не матиме ефективного результату. Дуже приємно, що в багатьох питання олімпійської освіти Україна є лідером серед провідних країн світу", – наголосив Сергій Бубка.

ТРЕНЕРСЬКІ КУРСИ

Андрій Шевченко стане тренером

З 1 квітня один з кращих футболістів в історії українського футболу почне навчання в Центрі ліцензування ФФУ, щоб отримати тренерський диплом.

Зовсім скоро розпочнеться перша сесія нового курсу Центру ліцензування. За результатами вступних співбесід визначився список претендентів тренерської ліцензії А В, і серед них є й ім'я Андрія Шевченка. Заслужений майстер спорту України і володар Золотого м'яча почне навчання разом з усіма – 1 квітня.

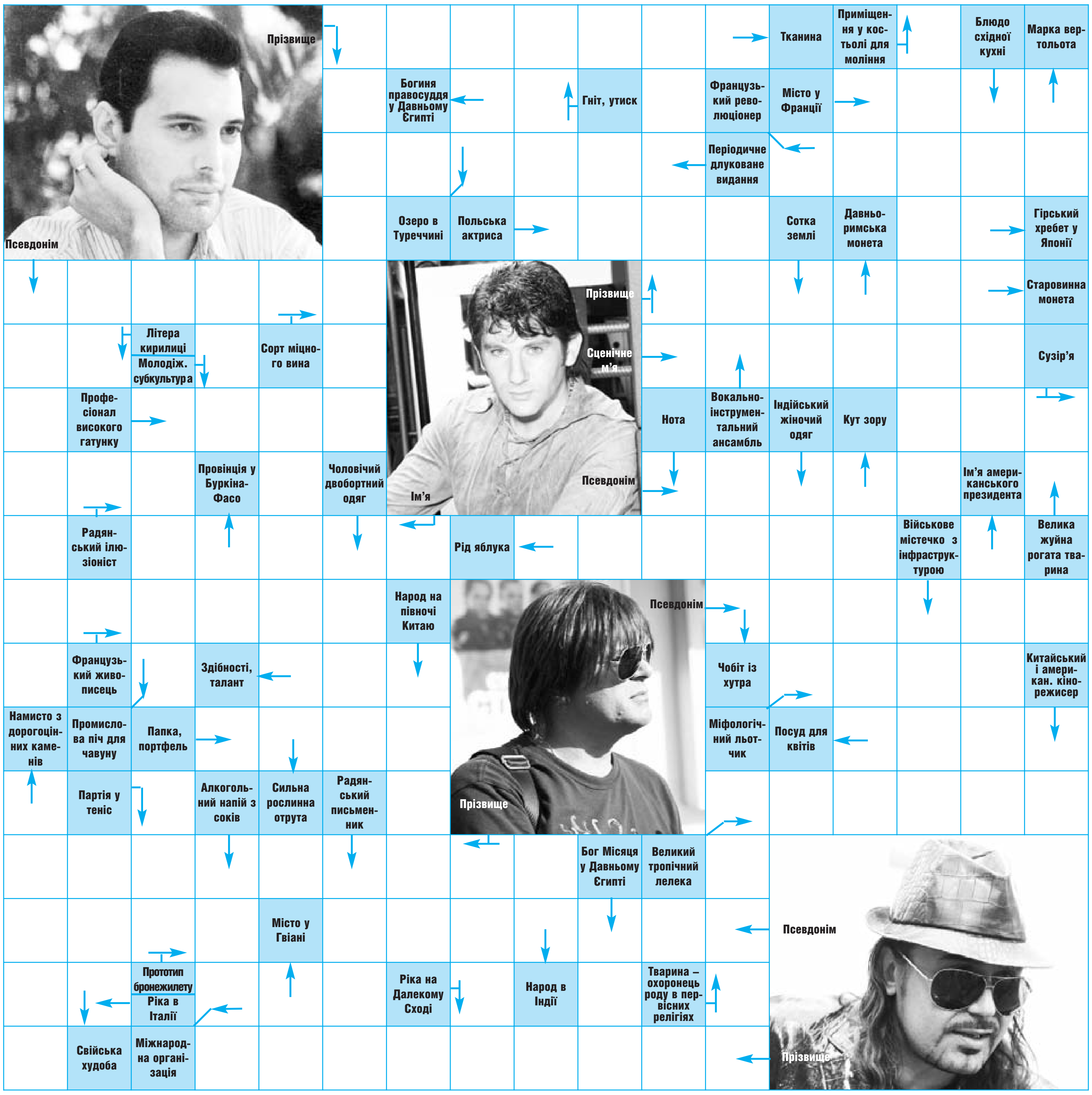
Крім Андрія, атестацію на навчання пройшов ще 21 футбольний фахівець. Однокурсниками Андрія Шевченка стануть Андрій Анненков, Олексій Антюхін, Сергій Беженар, Юрій Беліченко, Олег Венглинський, Олег Гарас, Андрій Гузенко, Андрій Демченко, Вадим Добіжа, Дмитро Єсін, В'ячеслав Кернозенко, Ярослав Комзюк, Євген Котов, Сергій Леженцев, Володимир Пархоменко, Олег Пестряков, Віталій Рудницький, Костянтин Сахаров, Сергій Собецький, Максим Тищенко і Віктор Уляницький.

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96, 0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: Ю.Інат.
Перший редактор Сергій Свенцицький.
Тир. 5260 (на місяць) Зам. № 132210.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР М. ПОПЛАВСЬКИЙ



ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 11



ОГОЛОШЕННЯ

"Товарна біржа "Земельно-Універсальна біржа" за дорученням ДП Спецтехноекспорт" проводить аукціон з продажу військового майна:

Об'єкт продажу:

№ лоту	Найменування майна	Загальна кількість од.	Місце знаходження майна	Рік випуску	Загальна стартова ціна лоту з ПДВ в грн.
1	Літак Ан-26	1	м. Одеса, військова частина 9997	1983	1787222,00
Всього:		**1**			**1787222,00**

Аукціон відбудеться 22 березня 2013 року об 11.00 годині за адресою: м.Київ, вул.Артема, 1-5, оф.501.

Для участі у аукціоні претендентам потрібно подати: заяву на участь у аукціоні за встановленою формою, нотаріально посвідчені копії установчих документів, ліцензію на право здійснення відповідної діяльності, довіреність на участь особи в аукціоні, платіжні документи про сплату реєстраційного внеску.

Для участі в аукціоні необхідно сплатити ТБ "Земельно-універсальна біржа" р/р № 26009131461001 ПАТ КБ"Надра" м.Київ, Центр, МФО 380764, код 34284967 реєстраційний внесок в сумі 150 грн.

Заяви та відповідні документи приймаються по 21 березня 2013 року включно (до 18.00) за адресою: м.Київ, вул.Артема,1-5, оф.509, ТБ "Земельно-універсальна біржа". Довідки за тел.(044) 272-34-99

З питань ознайомлення з об'єктом продажу звертатись до ДП "Спецтехноекспорт" за адресою: Московський пр.7, м.Київ, 04073, Україна.

Телефон для довідок ДП "Спецтехноекспорт" 044-568-52-87 (робочі дні тижня з 9 до 18 год.)".

АВТОДРОМ

Нова Skoda Octavia одержить позашляхову версію



Skoda Octavia вже третього покоління, світова прем'єра якої відбулася на мотор-шоу в Женеві, незабаром може одержати й позашляхову модифікацію. Як повідомляє видання Autoforum, новинка відрізнятиметься від базової версії, насамперед, збільшеним кліренсом та розширеними за рахунок пластикових накладок колісними арками, порогами й бамперами.

Нова Skoda Octavia Scout буде доступна із трьома моторами на вибір, базовим з яких стане дизельний TDI об'ємом 1,6 літра. У більш дорогих комплектація автомобіль запропонують із потужним 2, 0-літровим турбодизельним агрегатом. Бензинова версія тільки одна, її будуть комплектувати 1,8-літровим мотором сімейства TSI. Автомобіль одержить повноприводну трансмісію з, муфтою підключення задніх коліс четвертого покоління Haldex.

Додамо, нова Skoda Octavia виросла в габаритах у порівнянні з попередником і полегшала на 102 кілограми. Довжина машини збільшилася на 90 мм – до 4659 мм, ширина – на 45 мм до 1814 мм. Значно більшою стала колісна база – на 108 мм до 2686 мм. Відповідно, просторіше стало в салоні, зокрема на задньому ряду. Там тепер 73 мм волі для колін, на 26 мм стало більше простору на рівні підлокітників, а висота салона становить 980 мм. Водієві та передньому пасажирові також додали простору: додатковий простір у ліктях зріс на 26 мм та 8 мм додалося над головою. Об'єм багажника складає 590 літрів замість колишніх 560.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

ЦІКАВО

Триптих ICE став найдорожчою українською фотографією

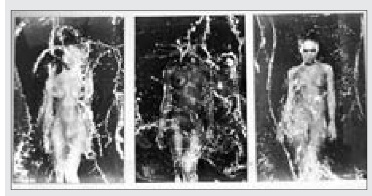


Фотографія ICE художників Віталія та Олени Васильєвих на аукціоні сучасного мистецтва Under the Influence (Під впливом) у Нью-Йорку була продана за $106 900 (естімейт становив $25 000 – 30 000). Триптих ICE наразі є офіційно найдорожчою українською фотографією.

Як зазначається у прес-релізі ART-AGENT UKR Gallery, ця робота зайняла 2-е місце в ТОП-10 лотів аукціону, про що повідомляє офіційний реліз Phillips.

ICE (2011) – триптих з лімітованої серії 5 унікальних принтів, віддрукованих на плівці дюратранс і оформлених в світлових алюмінієвих панелях.

Цим продажем Віталій та Олена Васильєви побили власний результат – нагадаємо, на Денних торгах сучасного мистецтва Phillips у Лондоні в лютому цього року робота Neo (2012) встановила перший ціновий рекорд для української художньої фотографії – $ 63 400.



На даний момент триптих ICE Віталія та Єлени Васильєвих – офіційно найдорожча українська фотографія.

Також на торгах Phillips в Нью-Йорку була успішно продана робота українського художника Макса Вітика – картина Зимова троянда (2012) із серії Трансформери пішла з молотка за $15 000.

Березневі торги Phillips в Нью-Йорку складалися з двох секцій – Вечірні торги сучасного мистецтва (7 березня) і торги Under the Influence (8 березня), спільна виручка яких склала понад 10 мільйонів доларів ($ 10540950).



Найдорожчою роботою цих торгів стала робота Енді Уорхола – Knives/Ножі (1881-82), продана за $ 2008900.

Підготувала Оксана Уретій. "Крила України".